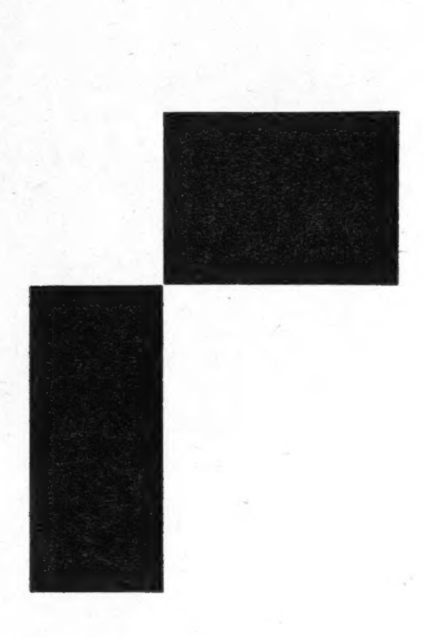
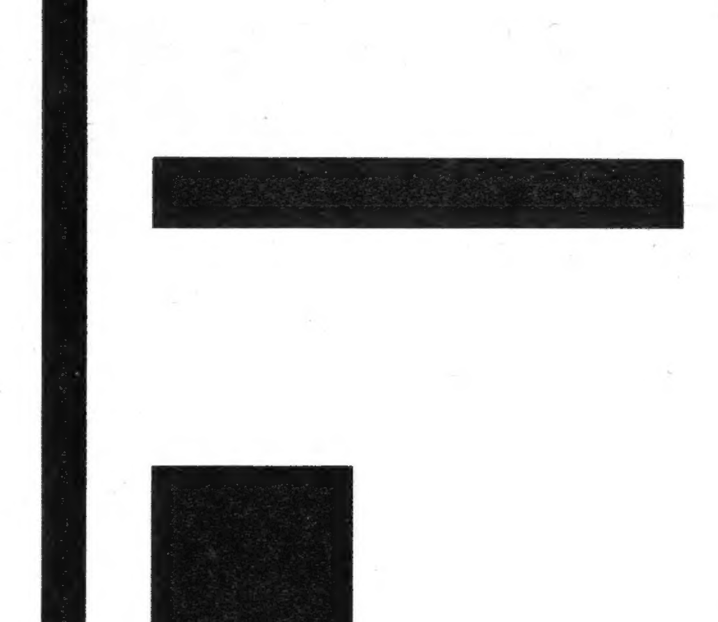


HEFT 5 JAHRGANG 10 MÜNCHEN MAI 1957

OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E.V.





BRUCKHOFF

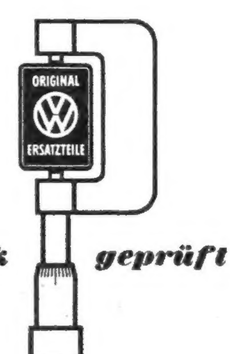
Augenmaß-Test für VW-Fahrer: Welche dieser Flächen sind gleich groß?

Man könnte sagen: alle, denn jede wurde sorgfältig gezeichnet und mit 770 Quadrat-Millimetern bemessen. Würde aber ein Inspekteur des Volkswagenwerks diese Rechtecke mit seinen feinen Instrumenten auf ihre genauen Maße kontrollieren – er fände Differenzen, die im präzisen Gefüge beispielsweise des VW-Motors oder -Fahrwerks unvorstellbar sind.

Für ihn ist ein Millimeter eine „lange Strecke", die er nach Hundertsteln, Tausendsteln, ja Zehntausendsteln mißt und teilt.

Er hat im Kontroll-System des Volkswagenwerks mehr als 2000 Kollegen; sie alle überwachen mit kostbaren Instrumenten das Material und die Abmessungen sämtlicher VW-Teile. Dabei weiß keiner von ihnen, ob es sich um ein Teil für die Neuwagen-Produktion oder um ein Ersatzteil handelt, das einem betagten Fahrzeug wieder zur Jugendfrische verhelfen soll.

Dies gibt unseren VW-Freunden auch die Erklärung, weshalb Original-VW-Ersatzteile so gut und so zuverlässig sind: nichts unterscheidet sie von Neuwagen-Teilen. Jedes Original-VW-Ersatzteil ist durch ein Ⓦ geschützt; der Einbau in Ihren Wagen wird Ihnen von jeder VW-Werkstatt gern auf der Rechnung bestätigt.



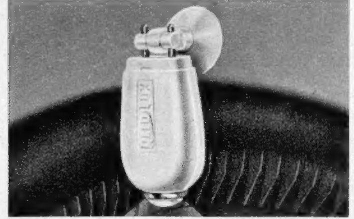
Original-VW-Ersatzteile unerbittlich im Werk geprüft

DAS SUPER-MOTORÖL

ESSO EXTRA

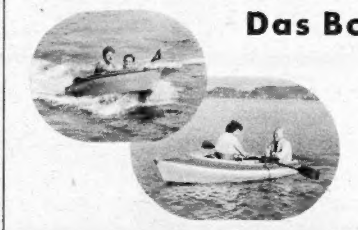
DER SUPER-KRAFTSTOFF

Esso



Autofahrer mit Köpfchen ...

... nehmen die Wunderlampe **AccuLux** und **AccuHaft** mit sich. Damit hat man immer ein helles Licht, das überall am Auto haftet. Zu Hause wird die **AccuLux** immer wieder an der Steckdose aufgeladen. Verlangen Sie im Fachgeschäft ausdrücklich **AccuLux**, die erste ihrer Art. Bezugsquelle nennt: WITTE & SUTOR, Abt. 171, MURRHARDT / Württemberg



Das Boot im Autokoffer

auch zum Segeln und für Motor bis 6 PS. **Unsinkbar**, in 10 Min. startbereit. Voll seetüchtig, auch für die Meeresküste.

Luftboote · Zelte

Bootskatalog 17 u. Zeltkatalog 6 gratis

HART · Faltbootwerft · München 9

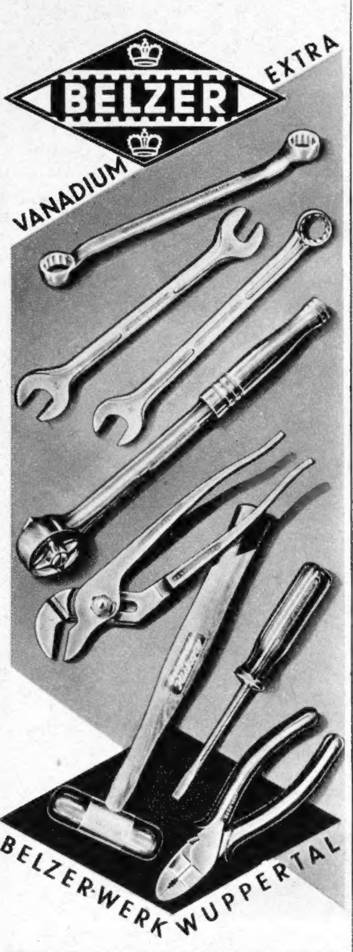


Schreiben Sie an: SIEGENER AG, GEISWEID, POSTFACH 93



wird erst mit dem Kurz-Idealbett recht bequem. Man liegt wunderbar, ist vom Boden weg, gewinnt Platz und macht mit einem Griff das Bett zum Sessel.
Ihr Fachhändler zeigt Ihnen gerne das





HOCHWERTIGE WERKZEUGE FÜR ALLE BERUFE
VERKAUF DURCH DEN FACHHANDEL

Nein so was!

Schickt PHOTO-PORST da jedem, der ein Kärtchen schreibt, den kostenlosen Photohelfer mit 270 Seiten! Er ist Lehrbuch und Katalog zugleich. Und dazu: Jede Kamera 5 Tage zur Ansicht. Höchst unverbindlich. – Alles mit 1/5 Anzahlung. Rest in 10 Monatsraten von der Welt größtem Photohaus.



DER PHOTO-PORST Abt. A 106 Nürnberg



Heimsauna Kreuz-Thermalbad Modell 50

Diffuse Reflexion der Infrarot-Wärme-Strahlen, daher Schonung von Herz und Kreislauf. Was sich in aller Welt seit 50 Jahren bewährt, muß gut sein. Erprobt bei: Rheuma, Ischias, Lumbago, Neuralgie, Fettsucht, Haut-, Stoffwechsel-, Erkältungskrankheiten, Kreislaufstörungen usw.
Zusammenrollbar, Anschluß an Lichtleitungen. Verbrauch ca. 5 Pf pro Bad. Auch Ratenzahlung. 8 täg. unverb. Probe, kostenlose Literatur und Prospekte.
HEIMSAUNA GMBH, Abt. AC
München 15 · Lindwurmstraße 76

Camping · Camping · Camping · Camping

14 ZELTTYPEN

u. all. Zubehör sind bereit f. Campingfreunde
- Bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung
- Rest in 10 bequemen Monatsraten
- Porto- und verpackungsfreie Lieferung
- Bei Barzahlung 3% Skonto

Bitte verl. Sie den großen Campingkatalog v.
SPORTHAUS S. BERGER
(13 a) NEUMARKT/OPF.

beste Qualität · beste Qualität · beste Qualität



Freude und Erholung auf dem Wasser mit

EVINRUDE-JOHNSON

Außenbordmotoren

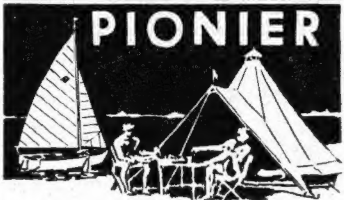
Importeur
ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF
Grafenberger Allee 325 · Ruf 63080

LIFT-HEBETOR

für Garagen und Hallen, neuartig, einfach und preisgünstig.

Fordern Sie Unterlagen von
CARL HUSEMANN · DORTMUND
Evingerstraße 92

PIONIER



FALTBOOTE & ZELTE

Sportgeräte und Campingausrüstung in Vollendung.

Bewährt in aller Welt seit mehr als 30 Jahren.

Bezugsquellennachweis durch die Faltbootwerft und Zeltfabrik

PIONIER-BAD TÖLZ

Über die Verträglichkeit des Rauchens

wird immer wieder diskutiert. Über einen Punkt jedoch sind sich alle Ärzte völlig einig: Nikotin ist eines der stärksten pflanzlichen Gifte und wirkt schädigend auf Herz und Kreislauf. Wo diese Organe angegriffen sind, sollte das Rauchen besser eingestellt werden. Dies ist leicht möglich durch die kombinierte Wirkung des Entwöhnungs- und Entgiftungsmittels ATABAKKO. Fordern Sie die kostenlose Broschüre »nikotinvergiftet« in Ihrer Apotheke oder von BOXBERGER Abt. M1, Bad Kissingen.

ATABAKKO zur Entwöhnung vom Rauchen zur Entgiftung vom Nikotin



WICHTIGE CLUBMITTEILUNGEN

ADAC-Mitgliederbeitrag

Wir bitten diejenigen unserer Mitglieder, deren ADAC-Beitrag am Ersten eines der kommenden Monate fällig wird, höflichst, davon Kenntnis zu nehmen, daß wir rechtzeitig vor Fälligkeit eine Beitragsrechnung zusenden werden.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie dann unter Benützung der der Rechnung angehefteten Zahlkarte Ihren Beitrag möglichst auf unser

Postscheckkonto München 1227

überweisen würden.

Bankverbindungen: Rhein-Main Bank AG, München, Promenadeplatz 7; Süddeutsche Bank AG, Filiale München, Neuhauser Straße.

Bitte, vermerken Sie bei Geldüberweisungen oder beim Schriftverkehr mit der unterfertigten Abteilung immer:

Name – Mitgliedsnummer – Gau – Fälligkeitsmonat

Ihre Mitgliederabteilung

Antischmutzaktion 1957



Die Verschmutzung unserer Straßen – besonders die Park- und Rastplätze an den Bundesautobahnen sind hiervon in Mitleidenschaft gezogen – nahm in den vergangenen Jahren ein immer größeres Ausmaß an. Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb an die obersten Straßenbaubehörden der Länder einen Erlaß über die Sauberhaltung der Bundesautobahnen herausgegeben, wonach neben der Durchführung der Reinigung der Parkplätze auch die Aufstellung von Abfallbehältern an sämtlichen Park- und Rastplätzen veranlaßt wird.

Auch in anderen Ländern mußte man sich schon mit diesem Problem befassen und hier und dort machten sich bereits die ersten Maßnahmen bemerkbar: In Kalifornien beispielsweise wurde ein Kraftfahrer, der auf der Straße eine leere Bierdose weggeworfen hatte, zu einer Strafe von 50.– Dollars nach einem neuen Antiverschmutzungsgesetz verurteilt. Dieses Gesetz trat deshalb in Kraft, weil man festgestellt hatte, daß pro Kilometer Straße im Jahr bis zu elf Lastkraftwagenladungen Abfälle von der Straße entfernt werden mußten!

Wir sind gegenwärtig auf dem besten Wege, einen ähnlichen Zustand zu erreichen. Es müßte für die Kraftfahrer doch möglich sein, mit einigermaßen gutem Willen zur Lösung dieses Problems beizutragen: Abfälle gehören nicht auf Straßen und Parkplätze, sondern in die hierfür aufgestellten Behälter – Toiletten sind außerdem in jeder Tankstelle und Raststätte der Bundesautobahn vorhanden.

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club bittet alle Kraftfahrer, sich rücksichtsvoll zu verhalten und besonders die Park- und Rastplätze der Bundesautobahnen sauber zu halten. Wir wollen im Jahre 1957 keine verschmutzten Straßen und Parkplätze mehr haben. Helfen bitte auch Sie uns bei unseren Bemühungen.

FKD hilft auch der Polizei!

Drei Jugendliche entwendeten eine Zündappmaschine, die, mit einem Lenkerschloß abgesperrt, vor einem Kino parkte, und fuhren in wilder Fahrt davon. Am Ortseingang sah sie Herr Schaaf und da ihm das Benehmen dieses Kleeblatts sehr verdächtig vorkam, fuhr er den dreien mit seinem Volkswagen nach, stoppte die Fahrwütigen und übergab sie der Polizei.

Die Gendarmeriestation Wörth a. Rhein war darüber sehr froh und schreibt uns dazu:

„... Es sei an dieser Stelle noch betont, daß sich Herr Schaaf, Maximiliansau, schon oft, unter Zurückstellung seiner persönlichen Belange, zur Hilfeleistung in Verkehrsangelegenheiten eingesetzt hat; er ist wirklich ein Helfer und Kamerad."

Für ihre aufopfernde Mitarbeit konnten wir in diesem Monat die Mitglieder Herbert Klemm, Nürnberg, Günter Siebert, Großen-Linden, und Jean Thevissen, Gressenich, mit der Plakette für 50 Hilfeleistungen auszeichnen, während die goldene Plakette für



1... wenig REX

es ist ausgiebig und kostet nicht viel ...

2... kleine Mühen

nur auftragen – und abwischen ...

3... -fach wirksam

es nährt den Lack, gibt ihm Hochglanz und einen feuchtigkeits- und schmutzabstoßenden Hartschutzfilm für lange Zeit.

REX - Lackbalsam mit Silicon — hält neue Lacke jung und gesund

REX - Autopolitur mit Silicon — verjüngt mattgewordene Lacke und gibt ihnen wieder neuwertiges Aussehen.

REX

Autokosmetik

Garantie-Erklärung

Machen Sie bitte mit einer Flasche REX zu DM 1,35, DM 2,40 oder DM 4,50 einen Versuch auf unsere Kosten.
Sollte Sie der Erfolg nicht zufriedenstellen, ersetzen wir bei Einsendung der angebrochenen Original-Packung und dieser Garantie-Erklärung bis 18. Juni 1957 den vollen Betrag.

REX-AUTOPFLEGE GMBH · MAINZ



Auf der Isolaterra

ruhen sie nach kühlem Bade. Herrlich ist es auf ihr in der Sonne zu liegen.

Die Isolaterra ist eine federleichte, hübsche, gepolsterte Decke, die keine Feuchtigkeit oder Bodenkälte durchläßt, eine vollkommene Abschirmung jeder Temperatur bewirkt und die eigene Körperwärme so gut zurückstrahlt, daß man glaubt, auf einer geheizten Decke zu liegen. So spendet sie Wärme, die nie lästig wird, daher ist sie so behaglich.
Viele Autobesitzer haben diese wundervolle Liegedecke immer im Wagen. Sie benützen sie bei Ruhepausen, beim Picknick, in Hotelbetten (ein kaltes Bett kennt man nicht mehr, wenn man die Decke unter das Leintuch legt), als Rheumaschutz, auf Liegestühlen, auf dem Autositz, als Sonnenliege im Schnee und natürlich beim Camping auf dem Boden, auf Luftmatratzen und Liegebetten.
Die Isolaterra wiegt nur 550 g, läßt sich bequem zusammenrollen und unter dem Arm transportieren. Die Rolle hat nur 20 cm Durchmesser, ausgebreitet ist sie 70 x 190 cm groß und 10 mm dick. Die Bodenseite ist aus grauem schmutzabweisendem Stoff, die Liegeseite bunt gemustert in den Farben Blau, Rot, Grün gehalten.
Auch Sie sollten sich diese angenehme Begleiterin zulegen. Schon wenn Sie das erstemal die Hand auf sie legen, sind Sie begeistert und überzeugt. Sollten Sie das nicht sein, dann schicken Sie sie einfach zurück – **sie** findet tausend andere Liebhaber.



Die Isolaterra kostet:

in Plastikbeutel verpackt nur **DM 35,50**

als Doppeldecke 140 x 190 cm **DM 69,—**

Ein Erzeugnis der Gugelwerke in Freiburg im Breisgau – daher gut!



An die GUGELWERKE, FREIBURG im Breisgau, Starkenstraße 15.
Ich bestelle auf Ihre ausdrückliche Garantie hin, daß die Isolaterra hält, was das Inserat verspricht, sonst Geld zurück

______Stück Isolaterra zu **DM 35,50** ______Stück Isolaterra doppelt breit zu **DM 69,-**

Bezahlung: nach Erhalt / durch Nachnahme (Erstbestellungen nur gegen Nachnahme)

Meine genaue Adresse:

Name:

Ort:

Straße:

20 Hilfeleistungen die nachstehenden 15 Mitarbeiter erhielten: Peter Baumgardt, Oberau; Otto Beck, Wagenfeld-Neustadt; Erwin Behringer, Stuttgart; Wolfgang Böker, Empelde; Friedrich Breker, Caraca/Venezuela; Peter Fischer, Solingen; Dr. med. Richard Holley, Marktschwaben; Gerd-Jürgen Meyer, Soltau; Alfred Nöckel, Velbert; Ing. Willi Pohlmann, Bremerhaven; Willi Rodewald, Laubach; Heinrich Roßbach, St. Andreasberg; Rudolf Sprick, Celle; Johann Strauß, Gallenbach; Hans Winter, Goch.

Im Laufe dieses Monats werden außerdem 51 Mitglieder für 10 Hilfeleistungen die silberne und 46 Mitarbeiter für 5 Hilfeleistungen die bronzene Plakette des Freiwilligen Kameradschaftsdienstes erhalten.

Hilfspersonen des Kfz-Führers

Im Mai-Heft der Rechtszeitschrift des ADAC „Deutsches Autorecht" behandelt Oberlandesgerichtsrat Brüggemann, Celle, das Thema „Hilfspersonen des Kraftfahrzeugführers". Erich Pienitz, Wiesbaden, befaßt sich mit der Ausgleichs- und Genugtuungsfunktion beim Schmerzensgeldanspruch. Ferner gibt Amtsgerichtsrat Lienen, Köln, wertvolle Hinweise für die Abfassung des Urteils im Verkehrsstrafverfahren. Die „Streiflichter" und wichtige neuere Entscheidungen runden den Inhalt des Heftes ab.

Autoveteranen sind steuerfrei

Eine Reihe von Kraftfahrern pflegt mit viel Liebe und Idealismus ältere Kraftfahrzeuge, sogenannte „Autoveteranen", um auf Traditionsfahrten aus besonderen Anlässen in der Öffentlichkeit die Erinnerung an die Zeiten wachzuhalten, in denen eine Kraftfahrzeughaltung eine von der Norm abweichende Fortsetzung einer Gespannhaltung bedeutete. Mit der Zurschaustellung derartiger Veteranenfahrzeuge erfüllen sie damit eine Dankespflicht an die Erfinder und Konstrukteure jener Kraftfahrzeuge.

Anfragen beim Bundesverkehrsministerium, derartige Kraftfahrzeughaltungen steuerlich zu begünstigen und Kraftfahrzeuge, die vor dem I. Weltkrieg gebaut worden sind, bei Traditionsfahrten steuerfrei zu lassen, haben zu einer Empfehlung an die Finanzministerien der Länder geführt, entsprechend zu verfahren.

Der ADAC hat im Einvernehmen mit dem Allgemeinen Schnauferl-Club entsprechende Anträge bei den Finanzministerien der Länder eingebracht.

Es kann nunmehr berichtet werden, daß sich die Finanzminister der Länder der Empfehlung des Bundesministers für Verkehr angeschlossen und ihre Zustimmung ausgesprochen haben.

Auf Antrag soll von der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer bei Traditionsfahrten mit „Autoveteranen" abgesehen werden, wenn

die Kraftfahrzeuge ein rotes Kennzeichen erhalten,
es sich um „Autoveteranen" handelt, deren Typ bereits vor dem I. Weltkrieg gebaut worden ist.

Der ADAC begrüßt das Verständnis der Finanzminister, die damit der historischen Würdigung der Autotradition beitreten.

Eine notwendige Berichtigung!

Entgegen den in der Tagespresse zum Teil veröffentlichten Meldungen, daß in Kürze mit der Aufhebung des Triptik- und Carnetzwanges nach Österreich zu rechnen ist, teilt der ADAC mit, daß diese Meldungen als verfrüht zu betrachten sind.

Nach wie vor werden Carnet und Triptik bei der Einreise nach Österreich verlangt. Erst eine Gesetzesänderung könnte dazu führen, daß man nur auf Grund der Wagenpapiere nach Österreich fahren könnte.

Personalausweis – Paß – Visum

Um vor Beginn der „großen Reisewelle" Schwierigkeiten beim Grenzübertritt zu vermeiden, hat das Bundesinnenministerium noch einmal bekanntgegeben: Der Personalausweis genügt für den Übertritt nach Belgien, Luxemburg, Frankreich und die Schweiz. Für alle übrigen europäischen Länder ist ein Reisepaß erforderlich. Zum Reisepaß verlangen Spanien, Jugoslawien und sämtliche Ostblockstaaten noch ein Visum. Im Ausflugsverkehr nach Österreich wird ein Grenzschein mit einem Monat Gültigkeit ausgegeben.

Verkehrszählung im Rhein-Main-Gebiet

An einem Tag in der Woche vom 12. bis 18. Mai wird im Rhein-Main-Gebiet eine Verkehrszählung durchgeführt. Bei der Zählung müssen die Fahrzeuge angehalten werden und die Fahrer werden nach ihrem Weg befragt. Die einzelnen Fahrzeuge werden mit Zetteln, die Nummern, Buchstaben und Nummernkombinationen haben, versehen. Die an der Zählung beteiligten Polizeibeamten sind angewiesen, keinerlei Verkehrskontrollen vorzunehmen. Derartige Verkehrserhebungen sind für die Planung neuer Straßen von außerordentlicher Bedeutung. Es geht daher an alle Verkehrsteilnehmer die Bitte, diese Zählung zu unterstützen und das Befestigen eines Nummernzettels an der rechten unteren Ecke der Windschutzscheibe zu gestatten.



FERIENPROGRAMM

FÜR MOTORTOURISTEN

mit 200 Hotelpauschalen und 127 Zielorten

DURCH ALLE GAUGESCHÄFTS-
STELLEN UND DIREKT DURCH

ADAC REISE

UND WIRTSCHAFTS-DIENST GMBH

WIKING

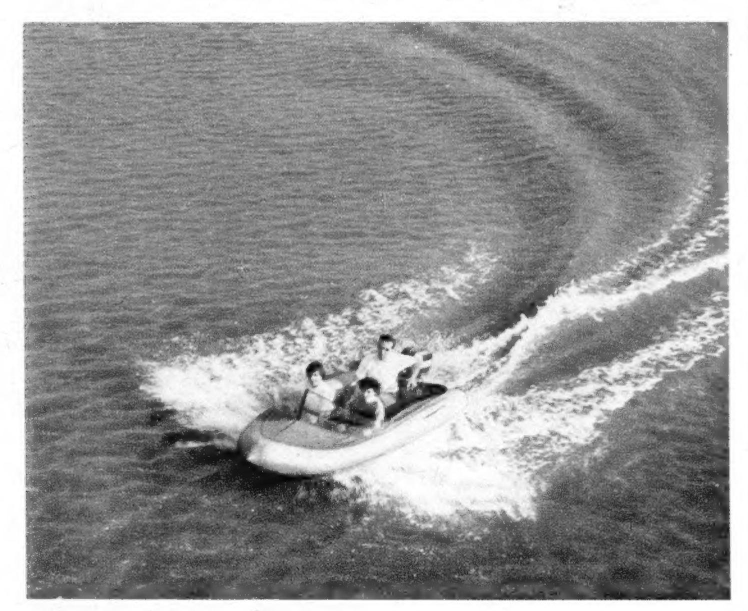


STANDARD 1957

Mit vielen Vorteilen, Doppelkiel, Spritzschutz, Schlaucherhöhung, Schwimmeinstieg, zum Paddeln wie Segeln, für den Zündapp-Delphin-Motor, verblüffende Packmaße, günstiger Preis.

KOMET 1957

eine rassige Neuschöpfung, elegante Form, zum Rudern, Segeln, für Motoren bis 25 PS, harter, glatter Gleit-Kielboden, exzellent für Wasserski. Für ein Schlauchboot dieser Größe bisher unerreichtes Packmaß, angenehmer Preis.



Verlangen Sie Prospekte vom

WIKING-SCHLAUCHBOOTWERK

HOFGEISMAR/Kassel

Ölverbrauch - Kompressionsverlust?

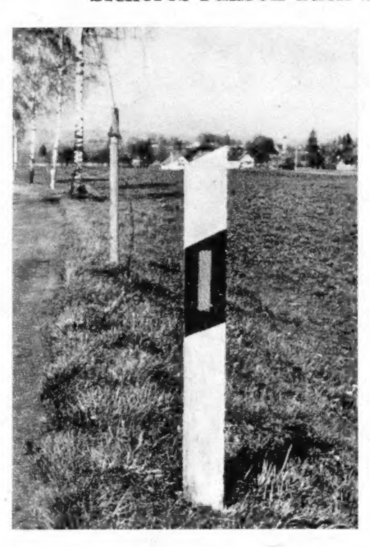
Nichts kann das Zylinderschleifen auf die Dauer ersetzen, aber **PISTON SEAL** ist eine wirkungsvolle, zuverlässige Zwischenbehandlung, die eine selbstschmierende plastische Dichtung erzielt, den Ölverbrauch senkt, die Kompression wiederherstellt und das Kolbenschlagen beseitigt. Anwendung in 30 Minuten, wirksam bis zu 16000 km und wiederholt anwendbar. Von der internationalen und deutschen Motorpresse empfohlen.



für luftgekühlte Motoren bis 0,7 Ltr.	8,80 DM
für wassergekühlte Motoren bis 1,5 Ltr.	15,90 DM
für wassergekühlte Motoren bis 4 Ltr.	24,60 DM



Sicheres Fahren auch bei Nacht und Nebel

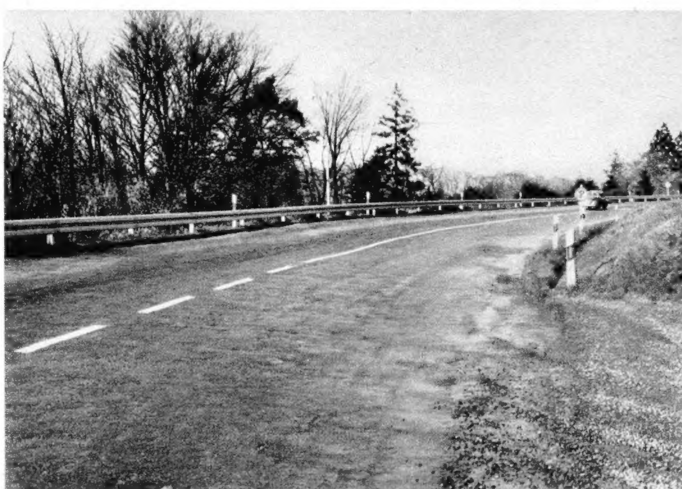


Im Jahre 1953 befaßte sich der Allgemeine Deutsche Automobil-Club gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium zum ersten Male mit der seitlichen Kennzeichnung der Straße und der Sicherung des Verkehrs im Rahmen der gemeinsamen Verkehrszeichen-Versuchsstrecke auf der Bundesstraße 11 zwischen München und Wolfratshausen. Auf Grund der bei diesen und weiteren Versuchen gewonnenen Erkenntnisse wurden nunmehr vom Bundesminister für Verkehr „Richtlinien für die Anordnung und Ausführung von Leitpfosten und Leitplanken an Bundesfernstraßen" an die obersten Straßenbaubehörden der Länder herausgegeben. Entsprechend diesen Richtlinien sollen noch im Haushaltjahr 1957/58 etwa 1000 Kilometer der Bundesfernstraßen mit diesen Leiteinrichtungen ausgerüstet werden.

Die Leitpfosten, welche durch ihre Beschaffenheit für den Kraftfahrer keine Gefährdung im Sinne der berüchtigten Granitstraßensteine und Bäume mehr darstellen und die zusätzlich den Fahrbahnrand auch bei Nacht auf ausreichende Entfernung und so den Straßenverlauf kenntlich machen: Die in Fahrtrichtung rechts von der Fahrbahn stehenden Leitpfosten haben rechteckige reflektierende Nachtkennzeichen, die auf der linken Seite sichtbaren Leitpfosten zwei übereinander befindliche runde Reflexzeichen. Neben diesen Leitpfosten werden nunmehr auch generell Leitplanken aus Stahl oder Stahlbeton dort eingebaut, wo dies zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist bzw. wo ein Abkommen der Fahrzeuge von der Fahrbahn – in gefährlichen Kurven und an Gefällstrecken – verhindert werden muß.

Diese Richtlinien des Bundesministers für Verkehr sind ohne allen Zweifel als positiver Beitrag zur Verringerung der Straßenverkehrsunfälle zu werten. Es bleibt zu hoffen, daß entsprechend den Richtlinien in Kürze das gesamte Netz der Bundesfernstraßen mit diesen Leiteinrichtungen ausgestattet sein wird.

Abteilung Verkehr



ADAC-Straßenwacht-Station in Dreilinden

Am 20. April hat die ADAC-Straßenwacht- und Auskunfts-Station im Zonengrenzkontrollpunkt Dreilinden (Autobahn) mit einem VW-Bus und drei Straßenwacht-Gespannen ihren Dienstbetrieb aufgenommen. Die Station ist im 24-Stunden-Dienst ununterbrochen besetzt und steht allen Kraftfahrern nicht nur für Hilfeleistungen bei Pannen und Unfällen, sondern auch für Auskunftsdienst jeglicher Art unter der Rufnummer 849111 zur Verfügung.

Reiseversicherungen

Um den aus Mitgliederkreisen immer wieder eingehenden Anfragen nach kurzfristigen Reiseunfall-, Gepäck-, Wetter- und Fluggast-Versicherungen gerecht werden zu können, wurde nunmehr die Möglichkeit zum Abschluß der bezeichneten Reiseversicherungen bei der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH geschaffen.

Der Versicherungsschutz wird auf Grund der für die genannten Versicherungssparten jeweils gültigen Allgemeinen Versicherungsbedingungen zu günstigen Prämien geboten.

Nähere Angaben über Prämienhöhe und Versicherungsdauer erfragen Sie bitte beim Versicherungsreferat der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH, München 22, Königinstraße 11a.

Für Ferienfahrten wie Berufsreisen in der Heimat
ist der neue

Auto-Baedeker von Deutschland

(Bundesrepublik und Berlin)

Ihr zuverlässiger, unentbehrlicher Begleiter.

Dieser in 4., verbesserter Auflage erschienene, in vier Abschnitte unterteilte, 405 Textseiten umfassende Standard-Reiseführer enthält

- **Allgemeine Angaben**
- **Streckenbeschreibungen**
- **Ortsbeschreibungen**
- **Die wichtigsten Reisegebiete**

Ein besonderer Vorzug ist es, daß der Verfasser, Oskar Steinheil, auch zu den abseits der großen Verkehrsstraßen liegenden und deshalb weniger bekannten Sehenswürdigkeiten der deutschen Heimat führt.

Preis der nur durch den ADAC beziehbaren Mitgliederausgabe 15,– DM; bei Voreinsendung des Betrages portofrei. Bei Nachnahme Berechnung der Versandspesen.

Schmuggeln lohnt sich nicht!

Immer wieder verstoßen deutsche Reisende gegen die jugoslawischen Zoll- und Devisenbestimmungen. Der ADAC möchte alle Jugoslawien-Reisenden auch heuer wieder ermahnen, dies doch zu unterlassen, um dann wirkliche Urlaubstage genießen zu können. Wie bekannt ist, greifen die jugoslawischen Behörden bei Verstößen gegen die Zoll- und Devisenbestimmungen sehr hart durch. Im vergangenen Jahr kam es dabei wiederholt zu Verurteilungen und Beschlagnahmungen.

Also nochmals – Schmuggeln lohnt sich nicht!

Baumunfälle 1956

Da die Statistik über Straßenverkehrsunfälle keinerlei Aufschluß darüber gibt, wie groß die Anzahl derjenigen Unfälle ist, welche sich in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammenhang mit Straßenbäumen ereigneten, wurden seitens des ADAC die in vier bayerischen Tageszeitungen erschienenen Unfallberichte ausgewertet.

Dabei ergab sich für das Jahr 1956 für das Land Bayern folgendes: Bei insgesamt 235 gemeldeten Baumunfällen waren

- 173 Getötete,
- 197 Schwerverletzte und
- 58 Leichtverletzte

zu beklagen. Es kann angenommen werden, daß diese vier Tageszeitungen nicht über alle Baumunfälle in Bayern berichtet haben und daß von den Schwerverletzten noch einige an den Unfallfolgen gestorben sind. Es kann angenommen werden, daß im Jahr 1956 allein in Bayern mindestens 250 Personen bei Baumunfällen getötet worden sind, das sind etwa 10% aller 1956 in Bayern bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten. In den anderen Ländern der Bundesrepublik dürften die Verhältnisse ähnlich sein.

„D"-Zeichen

Wir bitten alle unsere Mitglieder, ihr Fahrzeug den internationalen Bestimmungen gemäß bei Fahrten, die über die deutsche Grenze führen, mit dem Nationalitätszeichen „D" auszurüsten. Den Bestimmungen der internationalen Konvention zufolge ist das Nationalitätszeichen in Form eines weißen Ovales an der Rückseite des Fahrzeugs mit schwarzer Schrift in der Größe von 175 x 115 mm anzubringen, die Buchstabengröße beträgt 80 mm, Strichstärke 10 mm.

Für den äußersten Notfall können die Nationalitätszeichen noch an den Grenzen und von den ADAC-Büros bezogen werden.

Wenn Grenzpapiere – dann vom ADAC!

Es werden uns immer wieder Fälle gemeldet, in denen sich das ADAC-Mitglied seine Grenzpapiere nicht beim ADAC, sondern bei irgendeiner anderen Verkehrseinrichtung, wie Reisebüros usw., ausfertigen ließ. Das ist nicht zu empfehlen, weil der Betreffende sich damit verschiedener Sondervergünstigungen beraubt, die ihm auf Grund seiner Mitgliedschaft beim ADAC zur Verfügung stehen. Es sei nur an den Reisekreditbrief und ähnliche Vorteile erinnert, deren er verlustig geht, wenn er seine Grenzpapiere nicht bei seiner ihm am nächsten liegenden ADAC-Dienststelle bezieht.

P 1572

Verjüngungskur für Ihren Wagen!

Die Tage sind wieder heller und länger geworden. Schmutz und „Schlacken" des Winters werden jetzt im Frühjahr beseitigt. – Möchten Sie nicht auch das Gesicht Ihres Wagens verjüngen?

Das ist mit Polifac Silicon Politur ganz einfach: Sie reinigt schnell und gründlich und überzieht den Lack wie mit einer Haut, schützt so gegen alle Witterungseinflüsse und läßt Ihren Wagen in neuem Glanz erstrahlen.

Polifac



DM 4,50

Die 2-fach-Pflege in einem Arbeitsgang:

- reinigt leicht, schnell und gründlich
- poliert auf dauerhaften Hochglanz

Mit Polifac blitzt Autolack



S K 27



EVINRUDE 3–35 PS
JOHNSON 3–35 PS
MERCURY 6–60 PS
OLIVER 5–35 PS

Sofort ab Lager lieferbar

BOOTING · (13b) OLLARZRIED
Telefon: Ottobeuren 376





Oft aber verderben uns Schmerzen die ganze Freude. 1–2 Tabletten Temagin helfen zuverlässig bei Kopf- und Zahnschmerzen u. geben einen klaren Kopf.

Temagin

In allen Apotheken
10 Tabletten 0.95
20 Tabletten 1.70




Kostenlos Photokatalog (192 Seiten) mit Kamerakunde u. 20 Schaja-Vorteilen. 1/3 Anzahlg. 10 Monatsraten · 5 Tage zur Ansicht · Antausch · Garantie
bei **Photo-SCHAJA**
Abt. 21 München 22





Stahl-Wellblech-Garagen feuerfest und sicher. Stahlbauten jeder Art.
WEISSTALWERK ZIMMER & CO.
Niederdielfen 15 über Siegen





Alles fürs Autocamping
Autodachkoffer, Autobetten (für alle deutschen Wagen), Autozelte und Zubehör, Prospekt anford.
WILH. SICKENDIEK OGH
Bad Kreuznach, Kahlenbergerstr. 23d



GARAGEN
Wellblechbauwerke
Fahrradständer



HÜTTENWERKE SIEGERLAND
Aktiengesellschaft
WERK LANGENEI
(21b) Langenei (Sauerland), Postfach 8

Interessant

für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose **Weinatlas** im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält viel Wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern. Schreiben Sie eine Karte an die Grenzkellereien
Brüder Buchner, Abt. A 16, Passau



Abt. 386, Weidenau/Sieg

Sie werden staunen
was Ihnen jetzt
EUROPAS GRÖSSTES SCHREIBMASCHINENHAUS
bieten kann. Fordern Sie sofort den gr. Gratis-Bildkatalog. Er informiert Sie kostenlos u. bietet die besten und billigsten Marken - Messemodelle 1957
Wünsche werden Wirklichkeit - Ein Postkärtchen lohnt sich!
Schulz & Co. in Düsseldorf
Schadowstraße 57 (Postfach 3003) Abt. 65
Schon ab **10**,- mtl. - **2** Wochen probieren - ab Werk frei Haus

Pfanni
KNÖDEL REIBEKUCHEN
250 g **98** Pf.
erprobt bewährt



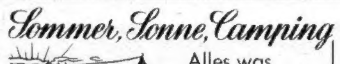
LUWEFA PLASTIK-GARAGEN
1 Jahr Garantie

Hitze- und kältebeständig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.
Preise zum Beispiel für PERLIPLAST-GARAGEN

Roller und Krad	DM 15,80	Goggomobil	DM 45,—
do. mit Beiwagen	DM 26,80	Lloyd und Fiat 600	DM 54,—
Messerschmitt KR	DM 30,95	VW und DKW	DM 58,—
BMW-Isetta	DM 34,50	M 12 und Rekord	DM 69,—

Per Nachnahme mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiserstattung.
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster für PERLIPLAST- und SILBERFOLIEN-GARAGEN.
LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

VAUEN
Dr. Perl
gefilterter Genuss





Alles was dazu gehört! Alles auf **TEILZAHLUNG**
Illustr. Handbuch kostenlos!
AUTOFREUND · HEMER 85 i.W.



Hallo - wir zelten!
GUGEL bringt die modernsten Zelte für Camping u. Touristik, Spezial-Autozelte, u. die neue Vollentlüftung. Zweier-Hauszelt schon ab DM 82,– Ratenzahlung. Ansichtssendung für 3 Tage. Neuer Katalog gratis





Ermüdung der Augen bedeutet Gefahr im Straßenverkehr, deshalb täglich
Elektrobio-Kräuter-Augenbad
Im Reformhaus od. v. Ernst Kunze, Bemerode-Hann.



Zu Pfingsten über die Grenze

Auch während der Pfingstfeiertage ist wieder mit einem starken Verkehr an den Grenzübergängen zu rechnen. Es lohnt sich daher, nicht nur die landläufigen Hauptgrenzübergänge zu benützen, sondern lieber einige Kilometer Umweg in Kauf zu nehmen und an kleineren Übergängen die Grenze zu passieren. Man wird hierbei bestimmt etwas der kostbaren Zeit einsparen.

Die nachfolgend aufgeführten ADAC-Grenzbüros sind

zur Ausstellung von Triptiks und Carnets

während der Pfingstfeiertage

Pfingstsamstag, den 8. Juni 1957,
Pfingstsonntag, den 9. Juni 1957,
Pfingstmontag, den 10. Juni 1957

durchgehend von 8 bis 20 Uhr dienstbereit.

AN DER ÖSTERREICHISCHEN GRENZE:

Richtung Schwarzenberg/Krumau: Lackenhäuser.

Richtung Salzburg: Freilassing-Landstraße, Schwarzbach-Landstraße, Schwarzbach-Autobahn, Schellenberg.

Richtung Zell am See/Kitzbühel: Steinpaß in Melleck, Gasthaus Holzner, letztes Haus rechts, 500 m vor der Grenze.

Richtung Kufstein: Kiefersfelden, Bäckeralm.

Richtung Achensee/Jenbach: Stuben, Fall an der Isar.

Richtung Hinterriß: Vorderriß.

Richtung Innsbruck/Brenner: Mittenwald-Landstraße.

Richtung Landeck/Engadin: Griesen-Landstraße (bei Garmisch-Partenkirchen).

Richtung Reutte/Flexenpaß: Füssen-Lechbrücke, Pfronten-Steinach.

Richtung Oberjoch: Fallmühle bei Pfronten.

Richtung Bregenz: Niederstaufen.

Richtung Schweiz/Vorarlberg: Lindau-Ziegelhaus.

AN DER SCHWEIZERISCHEN GRENZE:

Richtung Zürich: Friedrichshafen, am Hafen (Bodenseefähre nach Romanshorn), Konstanz-Kreuzlinger Tor, Konstanz-Emmishofer Tor.

Richtung Schaffhausen/Zürich: Bietingen bei Singen, Neuhaus/Randen bei Donaueschingen, Waldshut-Rheinbrücke.

Richtung Basel: Lörrach-Stetten, Weil-Otterbach.

AN DER FRANZÖSISCHEN GRENZE:

Richtung Colmar: Breisach.

Richtung Straßburg: Kehl-Rheinbrücke, Schweigen, Hirschthal, Kröppen.

Richtung Saargebiet: Zweibrücken-Kaplaneihof, Vogelbach in der Pfalz, Waldmohr, Breitenbach, Neubrücke/Nahe, Hermeskeil, Greimerath-Panzhaus.

AN DER LUXEMBURGISCHEN GRENZE:

Richtung Luxemburg: Wellen, Wasserbilligerbrück/Trier, Echternacherbrück.

AN DER BELGISCHEN GRENZE:

Richtung Lüttich/Brüssel: Am Köpfchen/Aachen, Am Bildchen/Aachen.

AN DER HOLLÄNDISCHEN GRENZE:

Richtung Maastricht: Vaalserquartier, Horbach-Locht, Herzogenrath-Aachener Straße.

Richtung Roermond/Rotterdam: Karken, Elmpt a. Niederrhein.

Richtung Venlo/Nijmwegen: Schwanenhaus (Kaldenkirchen), Niederdorf (Geldern), Wyler (Kleve).

Richtung Arnhem/Utrecht: Elten-Babberich-Hüthum (bei Emmerich am Rhein).

Richtung Enschede/Apeldoorn: Hemden, Oldenkott, Besslinghook, Sandersküper, Glanerbrücke/Gronau i. W.

Richtung Hengelo: Frensdorferhaar, Eschebrügge, Rühlertwist,

Richtung Winschoten/Groningen: Rhede.

AN DER DÄNISCHEN GRENZE:

Richtung Kopenhagen/Apenrade: Kupfermühle/Flensburg.

Richtung Gedser/Kopenhagen: Großenbrode-Kai (an d. Fähre).

ADAC-Mitgliedskarte bei Grenzdokumentbezug.

Wir bitten unsere Mitglieder, ihre ADAC-Mitgliedskarte bei Beantragung von Grenzdokumenten vorzulegen, da die Vorzugsgebühren für Mitglieder nur gewährt werden können, wenn der laufende Jahresbeitrag bezahlt ist. Die Vorlage der Mitgliedskarte trägt außerdem wesentlich zur schnelleren Abfertigung bei.



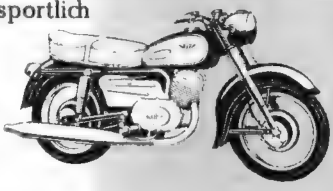
Freude am Sport

Welche Sportarten Sie auch betreiben — stets werden Sie dadurch Ihren Körper widerstandsfähiger machen und dabei Genugtuung empfinden über die persönliche Leistung. Sportliches Erleben von hoher Intensität vermittelt auch das Motorradfahren. Die Freude am kraftvollen Verhalten einer Maschine, am eleganten Schwingen in Kurven; wieselgleichem Vorwärtskommen im dicksten Verkehr und das Gefühl, Herr über die moderne Technik zu sein, lernen Sie auf einem Motorrad kennen und lieben.

Am besten auf einer technisch hochentwickelten Zündapp. Sie ist zuverlässig und des Menschen bester Kamerad.

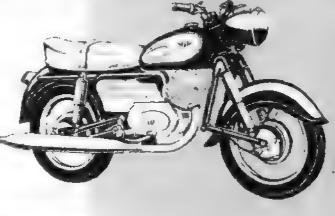
Die S-Modelle

sparsam - spritzig - sportlich



175 S
174 ccm, 10,5 PS

wirtschaftliche Zweitaktmotore



201 S
199,5 ccm, 12 PS

robuste zuverlässige Bauweise

250 S
245 ccm, 14,5 PS

hervorragende Fahrwerke

ZÜNDAPP-WERKE GMBH



3 NEUE INTERNATIONALE AUTOMOBILREKORDE IN DER KLASSE 1500-2000 ccm:

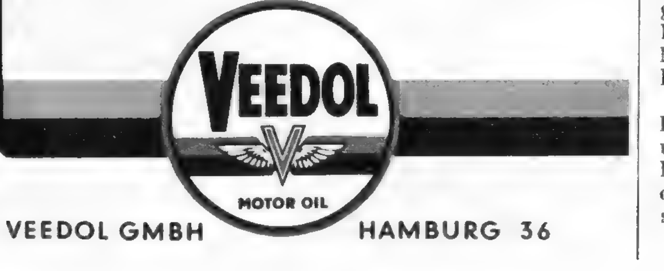
1000 Meilen mit 186,6 km/h,
2000 km mit 186,13 km/h,
12 Stunden mit 186,25 km/h
mit einem Porsche-Speedster und den Fahrern
R. von Frankenberg, P. E. Strähle und R. Goetze
Vorbehaltlich der Anerkennung durch die FIA

XIV. INTERNATIONALE ADAC-WINTER-RALLYE GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Klassensieger: C. Grüner/G. Frey auf Renault
Klassensieger: R. Berberich/I. Stober auf DKW
Klassensieger: F. Riess/H. Wencher auf Mercedes 220
Klassensieger: K. Ahrens/H. Finke auf Alfa Romeo
Klassensieger: J. Greger/Dr. Bieling auf Porsche-Carrera

IV. INTERNATIONALE RALLYE TRIFELS

Klassensieger: R. Rink/Schucht auf Fiat TV
Klassensieger: G. Schramm/Kade auf Borgward TS
Klassensieger: Th. Klinck/Paulin auf Mercedes 190
Klassensieger: F. Hoeftmann/W. Schmitz auf Mercedes 180 D
Klassensieger: H. Harzheim/H. Röttger auf Mercedes 190 SL
Klassensieger: W. Seidel/P. Nöcker auf Mercedes 300 SL



VEEDOL GMBH HAMBURG 36

DAS ADAC-MITGLIED *schreibt*

Die zur Veröffentlichung kommenden Leserbriefe bringen die Meinung von ADAC-Mitgliedern zum Ausdruck, aber nicht die der Redaktion.

Hinter uns fährt auch einer

Bei regennasser Fahrbahn empfindet es der Pkw-Fahrer als besonderes Ärgernis, wenn vor ihm fahrende oder überholende Fahrzeuge ihm den Schmutz der Straße mit Brisanz gegen die Windschutzscheibe schleudern. Die Blätter des Scheibenwischers vermögen es vielfach nicht mehr, klare Sicht zu schaffen. Bedauernswert sind die Kradfahrer und die Insassen anderer ungeschützter Fahrzeuge, während die Führer größerer Lastzüge meist unbehelligt bleiben, weil sie über der „gefährdeten Zone" sitzen. Die aufgezeigte Misere tritt besonders bei Straßenstrekken auf, die ob ihres starken Verkehrs eine Fahrzeugfolge erforderlich machen.

Um dem Schmutzwassersegen die durch Sichtbehinderung auftretenden gefährlichen Folgen zu nehmen, werden schon seit längerem Sprühvorrichtungen in den Handel gebracht, durch die eine vorübergehende Reinigung der Windschutzscheibe während der Fahrt ermöglicht wird.

Gibt es denn nun keine andere Möglichkeit, dieser starken Gefährdung Herr zu werden?

Ich glaube, daß eine sinnvolle Auslegung des § 30 der StVZO eine bindende Lösung des Problems bringen könnte. Nach dem genannten Paragraphen müssen Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein, daß ihr Betrieb niemanden schädigt und mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt. Da das Fortschleudern des Schmutzwassers nach hinten aber weitgehend vermeidbar ist, müßte die Ausrüstung aller Kraftfahrzeuge mit wirksamen, nach hinten abschirmenden Schmutzfängern obligatorisch sein. Schon vom Herstellerwerk dürfte kein Fahrzeug in den Handel gebracht werden, ohne mit Schmutzfängern versehen zu sein, die auf die Bauart und das Fahrverhalten des Fahrzeugs abgestimmt sind. Vermieden würde durch eine solche Regelung auch, daß durch hochgerissenen Split oder Schottersteine die Karosserien nachfolgender Fahrzeuge beschädigt werden.

Wir empfinden es als Höflichkeit und begrüßen es dankbar, wenn bei nasser Fahrbahn ein vor uns fahrendes Fahrzeug bzw. dessen Anhänger mit wirksamen Schmutzfängern ausgerüstet ist. Wir sollten aber dahin kommen, daß man den Halter eines Kraftwagens pp, der den Erfordernissen des heutigen, sich immer noch verstärkenden Verkehrs nicht auch in dieser Hinsicht Rechnung trägt, nicht nur als unhöflich bezeichnet, sondern sein Verhalten als verkehrswidrig anspricht.

Karl-Heinz Herrmann, Hamburg-Rahlstedt

„Der Herr am Steuer tippt sich an die Stirn ..."

Weit gefehlt, er meint nicht seine Stirn, er meint die des anderen, des Mitmenschen, der ihm gerade bewußt oder unbewußt in seine Bahn geraten ist. Zum Zeichen seiner Empörung darüber und zugleich seiner Verachtung klopft er, der Herrenfahrer oder Taxichauffeur – auch Damen habe ich schon bei dieser unliebenswürdigen Gepflogenheit ertappt – sich ein paarmal mit dem Zeigefinger unmißverständlich gegen die Stirn. Am liebsten würde er ja, um der Sache noch besseren Nachdruck zu verleihen, gegen die Stirn seines vermeintlichen Widersachers klopfen und ihm ins Gesicht schreien: „Du Idiot!" Aber der Abstand ist im Augenblick und bei der Schnelligkeit nicht zu überwinden. So bleibt es also bei dem Klopfzeichen an seine eigene Stirn.

Es ist ein Zeichen der Hast, der Unüberlegtheit und Oberflächlichkeit, denn oft ist in der Kürze gar nicht zu ergründen, wer von beiden nun eigentlich den Fehler gemacht hat, der Klopfende oder der Störende, dem man nicht einmal Gelegenheit zu seiner Verteidigung gibt. Es ist ein Zeichen unserer Zeit, aber ein unschönes, ein kulturloses – ein Zeichen der Unduldsamkeit, ein Zeichen des Überheblichen, der hinter seinem Motor thront und von hier aus seine Umgebung nur als störend empfindet.

Man sollte mit dieser Untugend schleunigst Schluß machen, finde ich, und ein liebenswürdiges Lächeln an seine Stelle setzen.

Walter Stühler, München

Unfallschutzkarte

Gelegentlich eines Krankenhausaufenthaltes wurde meine Blutgruppe 0 festgestellt. In Anbetracht dessen, man solle seine Blutgruppe in den Personalpapieren eintragen, habe ich dieses getan. In meinem amtlichen Personalausweis wurde dicht unter meiner Namensunterschrift der Vermerk: Blutgruppe 0, gemacht, also in keiner Weise störend.

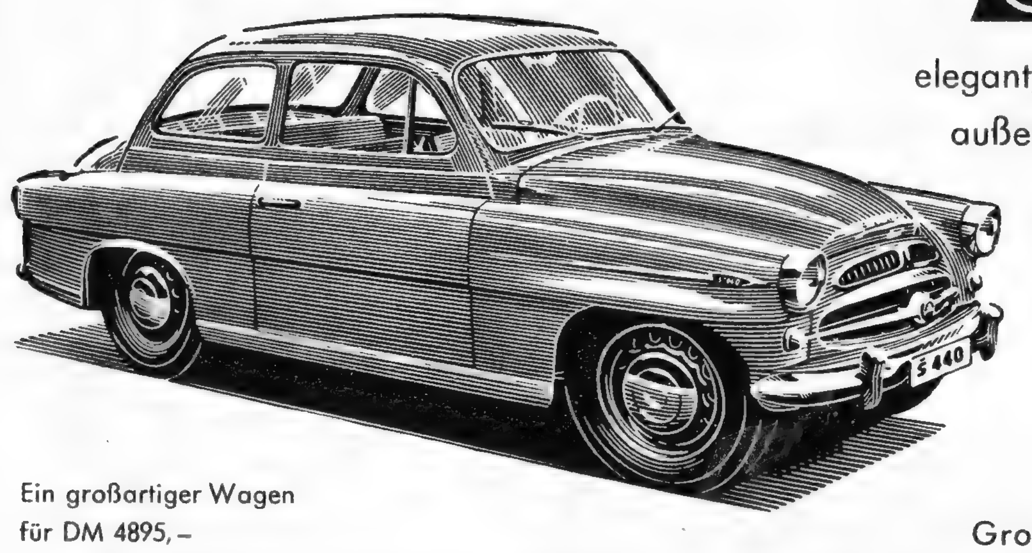
Dann kam etwa ein Vierteljahr später die Verlängerung. Der Erfolg: Der Ausweis wurde wegen der Blutgruppeneintragung ungültig gemacht und ich durfte ein neues Bild beschaffen, bekam einen neuen Personalausweis und mußte auch dementsprechend meinen Vertriebenenausweis umändern lassen. So kurzsichtig sind die Behörden.

Kurt Lowitz, Kiel

(Weitere Leserbriefe auf Seite 246)

ŠKODA 440

elegant, schnell, sehr beweglich,
außerordentlich wirtschaftlich.



40 PS - 1089 ccm · 4 Gänge davon 3 synchronisiert · Verbrauch ca. 7 l/100 km · 4 sehr bequeme Sitze · Unabhängige Federung aller Räder · Elegante Linienführung

Ein großartiger Wagen
für DM 4895,–

Großes Fabrik-Ersatzteillager

Importeur
für Süddeutschland, Rheinland-Pfalz, Hessen:

Auto-Pachtner
München 23

Kaulbachstr. 82-86 · Tel. Sa.-Nr. 33 29 01

Importeur für Norddeutschland, Nordrhein-Westfalen und Berlin:

Aschoff & Co. GmbH · Krefeld

Oppumer Str. 67-69 · Telefon 2 84 27

Reparaturwerk und Ersatzteillager:
Krefeld · Hardenbergstr. 85

Immer dichter wird der Verkehr, immer größer die Unfallgefahr!



Z-Profil für
Pkw und Lkw



M+S-Profil für Pkw
10% Preisaufschlg.

Sichere Führung, kurze Bremsstrecke, feste Kurvenlage hängen von der guten Profilierung der Reifen ab. Neue griffige Laufflächen-Profile aus adhäsiver Kautschuk-Mischung sind äußerst preiswert erhältlich bei

HAMMESFAHR
ESSEN

dem Spezial-Besohlungsbetrieb mit fast zwei Jahrzehnten Erfahrung.

6 Monate Garantie

Für Decken, die wir besohlen, also mit neuer Lauffläche versehen, übernehmen wir im Bundesgebiet die Frachtgutkosten hin und zurück.
Ihr besonderer Vorteil ist, daß Sie sich anhand der Reifennummern bei Rückkehr davon überzeugen können, daß Sie Ihre eigenen Decken wiedererhalten.
Weißwandreifen können wie neu aufgefrischt werden.
Jede besohlte Hammesfahr-Pkw-Decke wird genauso ausgewuchtet und gekennzeichnet wie neue Reifen.

Einige Preisbeispiele:

5.00 - 16 DM 26,– | 8.25 - 20 DM 110,– | 11.00 - 20 DM 175,–

Bitte, fordern Sie unsere Preisliste und Versandpapiere an.

Standard-Profil
für Lkw



M+S-Profil für Lkw
10% Preisaufschlg.



Westdeutsche Bereifungs-Gesellschaft m. b. H. · Essen (Ruhr) · Altendorfer Str. 40b · Fernsprecher 30851/53 · Station: Essen-Hbf.

Lebensdauer im Zeitraffer

Über Stock und Stein . . . 10000 km in 24 Stunden? Das schafft kein Fahrer! Straßentest im Zeitraffer, in der Maschine mit dem Namen „Betriebsfestigkeits-Pulser". Die erste Maschine dieser Art steht bei OPEL. Eine komplette Lenkung eingespannt . . . Start . . . es rüttelt und schüttelt nach festgelegtem Programm: Kopfsteinpflaster, Autobahn, Schlaglöcher, Feldweg. Tag und Nacht „fährt" die Lenkung, werden alle ihre Teile stärker beansprucht als je im harten Fahrbetrieb.
Und sie hält ewig - möchte man sagen. Teil für Teil, Stück für Stück - geprüfte Zuverlässigkeit für hohe Lebensdauer. Das ist der Vorzug jedes OPEL-Wagens, sei es ein KAPITÄN oder ein Wagen der REKORD-Familie.



KAPITÄN DM **9350.-** a.W.

REKORD DM **6100.-** a.W.

ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN · OPEL-Dienst im In- und Ausland





OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E.V. UND DES AUTOMOBIL-UND TOURING-CLUB SAAR IM ADAC

Zwischen Automobilismus und Automation

Eine nachösterliche Betrachtung von Hans Bretz, Vizepräsident des ADAC

In den Tagen vor Ostern begab sich das „deutsche Wirtschaftswunder" auf Reisen. Sechs Stunden lang standen die Autokolonnen vor den bedeutsamsten Grenzübergängen, die zu den Tulpenfeldern nach Holland führten, und nicht weniger als 20 000 „automobile Gefährte" versuchten innerhalb von 24 Stunden die Grenzpassage am Brenner zu absolvieren. Da war nichts mehr spürbar von jener Besinnlichkeit zwischen „leidvoll und freudvoll", wie sich sonst die Tage um Ostern kennzeichneten, alles war Aufbruch und Aufruhr, eine ungewöhnlich behende Masse, die nach der Sonne und nach der Fremde strebte. Wir im ADAC haben es uns u. a. zur Aufgabe gemacht, etwas Ordnung in dieses wirre Durcheinander zu bringen, Angebot und Nachfrage zu regeln, zu empfehlen, zu warnen, zu lenken und zu steuern. Trotzdem war für jeden, der in den Wochen vor Ostern einmal die Touristikbüros des Clubs besuchte, klar erkennbar, daß die ersten Feiertage des Jahres 1957 einen ungeahnten Rekord erbringen würden. Jene, die dabei waren, wissen zur Genüge, wie sich dieses unser Bemühen, jeden bis dahin registrierten Rekord zu schlagen, ausgewirkt hat.

Gewiß, der Betrieb auf unseren Bundesstraßen und Autobahnen, den wir in den Ostertagen feststellen konnten, war abnorm; er ist noch abnorm, wird aber, wenn dies so weitergeht, eines Tages zur Norm werden und damit all jene Probleme, mit denen wir uns beschäftigen, zu einer der vordringlichsten Fragen gestalten, die unserer Zeit gestellt sind. Aus dem *Automobilismus*, dem „Sich-selbst-Beweglichen", entstehen nun all die Gefahren, die wir zunächst Verkehrsnot, bald folgend aber schon Verkehrsunfall nennen. Es ist uns auch zur Genüge bekannt, daß gemeinhin die Menschen, die solche selbstbewegliche Fahrzeuge steuern, allzu gerne als die Schuldigen am Verkehrsunfall bezeichnet werden. Eigene Beobachtungen beweisen, in welch hohem Maße die Ungeduld und die Unduldsamkeit so mancher Automobilisten die Schuld für solche Vorgänge tragen. Einige Experten haben daneben den Beweis zu erbringen versucht, daß die Menschen, die diesen turbulenten Verkehr inszenieren, überfordert seien, daß daher „menschliches Versagen" nur allzuleicht begreiflich sei. Weil uns dies nicht neu ist, weil wir dies wissen, stellten wir unsererseits die Forderung nach einer narrensicheren *„Automation des Verkehrs"* auf.

Unter „Automation" verstehen wir in der modernen Wirtschaft den Einsatz sogenannter „Wundermaschinen", die, gesteuert von Elektronengehirnen, die Gesamtheit der Fabrikationsvorgänge automatisch und mit bisher nie gekannter Präzision verrichten. *„Automobilismus" ist daher genau das Gegenteil von „Automation"*, weil hier keine Elektronengehirne, sondern das primitive menschliche Gehirn die einzelnen Funktionen bestimmt. Der Mensch aber ist schwach, sein Gehirn ist keine Maschine, sein Merksinn keine Automatik, daher die Fehlschaltungen, daher das Fehlverhalten, daher die Unfälle.

Da wir nun im automobilen Verkehr noch keine Fernlenkmechanik haben, da wir — wie in so vielen Klein- und Handarbeitsbetrieben, die niemals zu automatisieren sind — auf Hand- und Hirnarbeit angewiesen sind, wird es also immer wieder menschliches Fehlverhalten geben. Es gibt zwei Möglichkeiten, es auszuschalten: Eine sich immer mehr steigernde Verantwortung für das Verhalten im Verkehr, daneben die Ausrüstung unserer Straßen im Sinne einer Automatik, die halbwegs eine Gewähr dafür bietet, daß normalerweise nicht mehr viel falsch gemacht werden kann, daß also, sofern dies trotzdem noch geschieht, strafbares menschliches Versagen daran schuldig ist. Wer diese Tatsachen verkennt, also die Notwendigkeit einer weitgehenden Automation unseres Verkehrs leugnet und andererseits allein die Menschen schuldig werden läßt, hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt und erscheint uns auch nicht geeignet, an der Gestaltung einer neuen und schon nicht mehr fernen Zukunft mitzuarbeiten.

Der unglückliche Mischverkehr, die letzte Unordnung unseres Lebens

Jeder, der diese Zusammenhänge nicht recht begreifen will, möge einsehen, daß der bei uns vorherrschende Mischverkehr eigentlich die letzte noch nicht geordnete Phase unseres Lebens darstellt. Alles hat bei uns irgendwie seine Ordnung, nur der Verkehr hat sie nicht. Der Mensch kommt aus den durchaus geordneten Verhältnissen seiner Wohnung, wo es einen Raum zum Kochen, zum Essen und zum Schlafen gibt. In jedem Raum wiederum gibt es die ihm eigene Ordnung, alles hat seinen Platz. Bei der Arbeit, im Betrieb und im Büro, gibt es wiederum eine Ordnung eigener Art. Die Arbeitsinstrumente haben ihren Platz, der Arbeits-

MAI 1957 10. JAHRGANG HEFT 5

AUS DEM INHALT

HERAUSGEBER UND VERLAG:
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
München 22 · Königinstr. 11a · Tel. 28631
Postscheckkonto: München Nr. 1227

Redaktion: H. H. Dienstbach, H. Pfuhl

Die ADAC-MOTORWELT ist das offizielle Mitteilungsblatt des ADAC. Sie ist keine Fachzeitschrift. Sie erscheint monatlich, ist im freien Handel nicht erhältlich und wird allen ADAC-Mitgliedern ohne besondere Bestellung geliefert. Die Kosten für Herstellung und Versand werden aus den Mitgliederbeiträgen bestritten.

Unser Titelbild: Die Freuden des Motorwanderns. Immer wieder verlocken ein schöner Blick, ein altes Gebäude, ein bunter Garten zum Verweilen. Diese Tortürme stehen in Delft in Holland. Und weil sie so pittoresk aussehen und so bequem an der Straße liegen, zählen sie zu den meistfotografierten Architekturobjekten der Niederlande. Foto: Bauer-Karlsruhe

vorgang hat das ihm eigene Tempo, dem sich freiwillig alles unterordnet. Wer gegen die Reihenfolge der Arbeitsvorgänge verstößt, stört die Ordnung, gilt als unkameradschaftlich, als asozial. Nur in der Ordnung vollzieht sich die höchste Vollendung unserer Arbeit. Der Mensch gewöhnt sich an diese Arbeitsmethoden, sie sind ihm in Fleisch und Blut übergegangen, er findet sie so richtig.

Es erscheint mir notwendig, auf diese an sich so offen zutageliegende Situation einmal mit allem Nachdruck hinzuweisen. Wenn wir von der letzten Unordnung unseres Lebens, so wie sie sich im Verkehr darbietet, sprechen, dann denken wir in erster Linie an den Straßenverkehr, an den bei uns vorherrschenden Mischverkehr unterschiedlichster Fahrzeuge, unterschiedlich in ihrer Größe, unterschiedlich im Tempo ihrer Fortbewegung. Unsere Verkehrstechniker fordern daher für jede Fahrzeuggattung einen eigenen Weg, ja für jeden Verkehrsteilnehmer, einen Weg für den Fußgänger, für den Rad- und Mopedfahrer, für die Straßenbahn, für das Motorfahrzeug. Man stelle sich einmal vor, daß es die Straßenbahn überhaupt noch nicht gäbe, man stelle sich weiter vor, daß jemand auf die Idee käme, unsere vorhandenen Straßen nunmehr mit Geleisen zu versehen und darauf Straßenbahnen verkehren zu lassen, also an ihren Fahrweg gebundene Fahrzeuge, die mal rechts und mal links verkehren, ich glaube, daß man solchen Verkehrsfachmann für verrückt erklären würde. Nun sind aber die Straßenbahndirektoren keine Irrsinnigen, sie haben ihre Aufgabe, den Massenverkehr zu bewältigen, sie haben ihre Rechte von altersher und praktizieren sie seit altersher. Da solche Unternehmungen meist der öffentlichen Hand gehören, da sie außerdem auch noch Kummer bereiten und mit Unterbilanzen arbeiten, gehört die Liebe und Sorge der Kommunen diesen alten Verkehrsmitteln, so daß für die Gestaltung neuer Wege meist kein Geld mehr übrigbleibt.

Unsere modernen Verkehrstechniker, die die Nöte der Zeit richtig erkennen, die auch in die Zukunft zu schauen vermögen, haben nun, da man Straßen zur Aufnahme der verschiedensten Verkehrsmittel nicht beliebig verbreitern kann, die Idee gehabt, mit Untergrundbahnen, mit Unterpflaster- und mit Hochstraßen besser zu fahren. Es ist dies an sich die einzige uns noch verbleibende Möglichkeit, völlig logisch und richtig. Da aber zunächst kein Geld für solche Projekte vorhanden ist, beschränkt man sich in der Hauptsache darauf, so etwas für utopisch, für unsinnig zu erklären. Kann aber etwas, so müssen wir fragen, wirklich utopisch oder unsinnig sein, was schon seit Jahrzehnten anderswo praktiziert und als durchaus richtig angesehen wird?

Wie macht es die Eisenbahn?

Wer heute, aus der freien Landschaft kommend, auf eine Großstadt zufährt, bemerkt, wenn er sich dieser Stadt nähert, wie rechts und links neben dem Geleise, das er befährt, andere Schienenstränge auftauchen, zehn und zwanzig und mehr, er sieht, wie sich darauf in gleicher Richtung andere Züge bewegen, und er hätte die Vorstellung, daß es schon in der nächsten Sekunde zu einem furchtbaren Zusammenstoß kommen müsse, wenn er nicht wüßte, daß dies mit Sicherheit nicht geschieht, deshalb nicht geschieht, weil die Eisenbahn schon seit vielen Jahrzehnten dafür gesorgt hat, daß sie nicht nur mehrgleisig, daß sie auch in zwei und drei Ebenen fährt, eben, um nicht zusammenzustoßen, um schneller zu sein und ein möglichstes Viel an Verkehr leisten zu können. Was so schon vor der Jahrhundertwende für die Eisenbahn einfach verständlich war, daß man unter- bzw. überführte, daß man Brückenbauwerke schuf, daß man in zwei und drei Ebenen fuhr, das, liebe Freunde, das soll bei uns utopisch, das soll grotesk, das soll unsinnig sein, wenn es um den Straßenverkehr geht.

Man muß einmal auf diese vielleicht schon primitiv erscheinende Tatsache hinweisen, um daraus den Schluß ziehen zu können, in welch sträflicher Weise bisher auf dem Gebiete des Straßenverkehrs das Wichtigste, das Notwendigste versäumt wurde. Was kann und was muß geschehen, um diese einfachsten Erkenntnisse unseres täglichen Lebens zum Allgemeingut der Bevölkerung, aber auch zu einer Forderung aller zu machen?

Man führt seit Jahren einen nicht endenwollenden Streit um die Frage der Gütertransporte. Von Jahr zu Jahr werden mehr Güter produziert, von Jahr zu Jahr werden daher auch mehr Güter transportiert, aber man kümmert sich nur völlig ungenügend um die Wege, die diese Transporte nehmen sollen bzw. in absehbarer Zeit überhaupt noch nehmen können. Jahr um Jahr steigt die Zahl der motorisierten Fahrzeuge, ja sie wird sich, wie wir heute wissen, in zehn Jahren verdoppelt, vielleicht verdreifacht haben. Auf welchen Straßen aber sollen sich diese Fahrzeuge bewegen? Und wie soll es möglich sein, bei diesem selbstbeweglichen Verkehr ohne Automation Fehllenkungen und damit Unfälle zu vermeiden? Wir erkennen, daß letzten Endes die Verkehrsunfallbekämpfung nichts anderes ist als ein Teil jenes großen Komplexes, der mit der besseren Ordnung unseres Straßenwesens zusammenhängt. Was aber geschieht auf diesem Gebiete? Wo ist die große Planung, wo ist der große Finanzplan für all die Verkehrsprojekte, die, ausführungsfertig, in den Schubladen unserer Bauämter ruhen?

Die neue industrielle Revolution

Man spricht heute sehr gerne und oftmals sehr großspurig von der bevorstehenden neuen industriellen Revolution, die das „Atomzeitalter" ankündigt. Gut und schön. Wir erleben die ersten Anfänge, wir erleben sie voller Angst und wagen kaum noch an das Glück zu denken, das uns diese Zeit bringen könnte, wenn die Menschheit sie recht zu nützen verstünde.

Ich darf mich hier einmal selbst zitieren und auf einen Satz hinweisen, den ich in meinem Buch „Das Autobrevier" schrieb. „Atomzeitalter bedeutet Paradies oder Hölle. Uns aber erscheint die Welt von heute mit ihren Tugenden und Schwächen so liebenswert, daß wir gerne noch eine Weile in ihr verbleiben, um unsere Anpassungsfähigkeit an das Bestehende zu vollenden und uns besser auf das Künftige vorzubereiten."

Was aber ist in dieser alten Welt, die uns mit ersten Schritten in das Zeitalter der Technik hineinführte, nicht alles noch zu verbessern und neu zu ordnen, ehe wir überhaupt daran gehen können, die Zukunft zu beschwören, eine Zukunft, in der das Atom kein Phantom mehr ist. Noch niemals, seit die Welt besteht, war die Spannung zwischen gestern und morgen größer als heute, noch nie aber auch die Ordnung des Heute dringender und verantwortungsvoller. Wir können das nicht einfach liegenlassen und uns damit abfinden, daß andere, die nach uns kommen werden, dies schon besorgen, denn die anderen leben schon mitten unter uns, sie stellen die Forderung, daß heute, daß jetzt ernst gemacht wird, daß man zu handeln beginnt.

Gewiß: für all jene, die sich professionell mit der ordo rerum politicarum zu beschäftigen haben, mag das Problem Straßenverkehr nur ein kleines, ein sehr nebensächliches sein. Aber im Leben der Menschen gibt es nun einmal Dinge, die vielfach von untergeordneter Bedeutung erscheinen mögen, die es aber, bei Lichte betrachtet, nicht sind. Wir haben erkannt, daß der geordnete Straßenverkehr ein sehr bedeutsames menschliches Problem darstellt. In unserer heutigen Zeit sind aber die Möglichkeiten, die Menschen zu erziehen, sehr beschränkt. Daß es mit Verordnungen und Gesetzen nicht immer zu machen ist, wissen wir längst. Die Menschen haben sich auch daran gewöhnt, sich von den Gegebenheiten leiten zu lassen, indem sie diesen mit einem einigermaßen sicheren Instinkt folgen. Sind diese Gegebenheiten schlecht, so ist auch das Befolgen schlecht, sind sie dagegen gut, so folgt der Mensch mit einer sicheren Automatik. Wenn wir nun feststellen, daß *die größte Unordnung unseres öffentlichen Lebens im Straßenverkehr* zu erblicken ist, dann erscheint es mir zwingend geboten, daß man alles daran setzt, diesen Herd der Unordnung und Unruhe zu beseitigen.

Die Technik und das Glück der Menschen

Vor wenigen Monaten schrieb ich in einem Leitartikel der ADAC-Motorwelt, daß die Technik sehr wohl geeignet sei, sehr vieles zum Glück der Menschen beizutragen.

Wir wollen uns nun an dieser Stelle nicht darüber unterhalten, was denn nun in Wahrheit das Glück der Menschen darstellt. Es erscheint mir immerhin beachtlich, darauf hinzuweisen, daß die Jahrzehnte, die vor uns liegen, ungeahnte Möglichkeiten des Glückes in ihrem Schoße bergen. Auf die Menschen kommt es an, was sie daraus machen. Nun liegt es nahe, daß man die Atomspaltung deshalb als einen Fluch ansieht, weil sie gleichzeitig auch zur Vernichtung eingesetzt werden kann, einer Totalvernichtung, die wir gerne mit dem Weltuntergang gleichzusetzen pflegen. So also kommt es, daß die meisten Menschen es vorziehen, das Wort Atom nicht auszusprechen und an jene ungeahnten Möglichkeiten, die es uns bringen kann, nicht zu denken.

Es gibt Parallelen zu diesem Vorgang. Viele Menschen unserer Zeit verabscheuen auch die Technik unserer Zeit, sie leben in romantischen Vorstellungen des Vergangenen und stellen fest, daß sie eigentlich im falschen Jahrhundert zur Welt gekommen sind. Nur so ist auch die in weitesten Kreisen vorhandene Animosität gegen das Kraftfahrzeug zu erklären, eine Feindschaft gegen alles, was beweglich, zu schnell beweglich ist. In ihrem Haß gegen das Motorfahrzeug dokumentieren sie ihren Abscheu vor der ganzen „Modernen". Nun hängt aber im wesentlichen das Glück der Menschen davon ab, wie sie selbst zu ihrer Zeit, die sie nicht zu ändern vermögen, stehen, was sie also aus dem machen, was ihnen ihr Säkulum an Großem und Schönem, an Gefahrvollem und Leid gebracht hat. Mit anderen Worten: Wir, die Menschen unserer Zeit, sind die großen Versager, wenn wir die uns überantworteten Probleme nicht zu lösen vermögen. Noch nie in der Geschichte der Menschheit waren die Möglichkeiten zum Wohlbefinden und Glücklichsein so groß wie heute, noch nie war es so einfach, mit den uns gegebenen Mitteln unsere Umwelt zu steuern und sie in Richtung Glück zu dirigieren.

Kommen wir nun wieder auf unser eigentliches Thema, die Automation des Automobilismus, die bessere Ordnung unseres Straßenverkehrs, zurück, so sagt man uns, daß man an sich gerne bereit sei, hier etwas zu tun, daß aber das Geld dazu fehle. Nun, wenn es stimmt, daß die Unordnung unseres Straßenwesens die letzte Unordnung unseres Lebens überhaupt ist, dann ist die Behauptung, daß für ihre Beseitigung keine Mittel vorhanden seien, *die größte Lüge des Jahrhunderts*. Wir sind gewillt, dieses Versagen auf politischem Gebiet nicht mehr wie bisher hinzunehmen, sondern es als ein Versagen, die Probleme unserer Zeit zu lösen, zu brandmarken.

Wann folgt die befreiende Tat?

68. FIM-Kongreß

in Venedig



Beim Empfang durch den Oberbürgermeister der Stadt Venedig. Von links nach rechts: Barambon-Schweiz, Nieus-Belgien, Colombo-Italien, Köther-Deutschland, Präsident Pérouse, Buritt-Holland, der Oberbürgermeister von Venedig und sein Stellvertreter.

Fünfundzwanzig Länder aus fast allen Erdteilen hatten in der zweiten Aprilwoche d. J. ihre Vertreter zum diesjährigen Frühjahrskongreß der FIM nach Venedig entsandt, um die Interessen von mehr als zwölf Millionen Motorradfahrern beim 68. Kongreß zu vertreten.

Die Italienische Motorrad-Federation unter ihrem Präsidenten Bianchi bewies einmal mehr ihre traditionelle Gastfreundschaft. Hingegen zeigte sich der Wettergott von der dunklen unfreundlichsten Seite. Fast während der ganzen Kongreßdauer regnete es Tag und Nacht in Strömen, so daß selbst der weltbekannte Markusplatz zeitweise nur auf Notstegen zu passieren war.

Die deutsche Delegation bestand aus ADAC-Sport-Präsident Jules Köther, gleichzeitig FIM-Vizepräsident und Mitglied der Internationalen Sport-Kommission (CSI), DMV-Sport-Präsident und CSI-Vizepräsident Vorster, dem Vizepräsidenten der Technischen Kommission (CTI) Ing. H. Bönsch und den CTI- bzw. CITM-Mitgliedern Hütten und Landvogt. Die Stimme Deutschlands bei den Abstimmungen vertrat Jules Köther als Präsident der OMK. In den Kommissionssitzungen und der der Generalversammlung vorausgehenden Präsidialsitzung stand zunächst auf der Tagesordnung das Ausscheiden der uns befreundeten Motorsport-Union Saar aus der FIM. Gemäß dem von Sport-Präsident Köther vorgetragenen Antrag der MUS-Saar scheidet diese — einem früheren Beschluß der Generalversammlung gemäß — im Zuge der politischen Rückgliederung der Saar in das Bundesgebiet in diesem Jahre aus der FIM aus. Ihre Interessen auf internationaler Ebene werden hinfort von Deutschland vertreten. Die bereits seitens der MUS bei der FIM direkt angemeldeten Veranstaltungstermine behalten ihre Gültigkeit ebenso wie die bereits ausgestellten Ausweise und Lizenzen für 1957, so daß der reibungslose Ablauf des motorsportlichen Geschehens an der Saar, an der Spitze die Durchführung des „Großen Preises der Saar" von dieser Seite her völlig gesichert ist.

Sodann stand auf der Tagesordnung des Präsidiums die Frage der Neuaufnahme verschiedener Länder bzw. Staaten. Außer Ceylon, Holländisch Neu-Guinea und Mexiko bewarb sich auch die Ostzone Deutschlands, und zwar erneut, um die Mitgliedschaft der FIM. Der vom Präsidium an die Generalversammlung weitergeleitete Antrag auf sofortige Entscheidung darüber, ob der Antrag der Ostzone beim jetzigen Kongreß bereits behandelt werden sollte, fand jedoch später bei der Generalversammlung trotz lebhafter Unterstützung durch die Ostblockstaaten keine Mehrheit, so daß die Angelegenheit erneut beim Herbstkongreß im Oktober in Paris zur Debatte steht.

In den an drei Tagen stattfindenden Sitzungen der Internationalen Sport-Kommission nahm die Frage der Anerkennung oder Nichtanerkennung der von Johnny Allen und Bob Burns im Vorjahr angemeldeten absoluten Motorrad-Weltrekorde, die bis dahin von NSU und BMW gehalten wurden, einen breiten Raum ein. Bekanntlich war auf der CSI-Sitzung Anfang Dezember 1956 in Mailand von Sport-Präsident Köther schärfstens gegen die beabsichtigte Anerkennung der Weltrekorde von Allen und Burns protestiert worden, weil eine Reihe von Verstößen gegen die internationalen Sportgesetze bei den Rekordfahrten der Neuseeländer auf den Bonneville Salt Flats klar erwiesen war und weil vor allem der bei den Rekordfahrten benutzte Zeitmesser des Californischen Technischen Instituts kein von der FIM zugelassenes und anerkanntes Zeitnahmegerät war. Auf Grund des deutschen Einspruchs machte nach langen Debatten schließlich der der CSI-Sitzung beiwohnende FIM-Präsident Pérouse den Vorschlag, auf seiner bevorstehenden Amerikareise zusammen mit FIM-Vizepräsident Dr.-Ing. Graf Lurani das von den Rekordfahrern benutzte Gerät durch Vergleichmessungen mit einem von der FIM anerkannten Longines-Gerät auf die für Rekordfahrten erforderliche Genauigkeit zu prüfen und nur dann die Weltrekorde auf dem nächsten Kongreß — trotz aller sonstigen Regelwidrigkeiten — anzuerkennen, wenn das Gerät des Californischen Technischen Institutes die gleichen Genauigkeitsgrade bei den Prüfmessungen aufweise, wie das Longines-Gerät. Dieser Vorschlag des Präsidenten Pérouse fand dann schließlich die Zustimmung der CSI.

Jetzt lag in Venedig der Bericht des Präsidenten Pérouse und des Grafen Lurani vor. Das Resultat war für die Neuseeländer vernichtend. Da das amerikanische Gerät bei einer Meßzeit von 12 Sekunden um plus bzw. minus 1/10 Sekunde gegenüber dem Longines-Gerät differierte, war das Schicksal der absoluten Weltrekorde von Johnny Allen und Bob Burns damit besiegelt und die absoluten Weltrekorde für Solomaschinen und Beiwagengespanne verbleiben weiter bei Deutschland, nämlich bei Wilhelm Herz auf NSU und bei Wilhelm Noll auf BMW. Ein weiterer wichtiger Punkt der Tagesordnung der CSI betraf die Durchführung der diesjährigen 6-Tage-Fahrt. In Venedig wurde trotz anfänglich andersgerichteter Bestrebungen eindeutig festgelegt, daß diese klassische Veranstaltung in diesem Jahre in der Tschechoslowakei, dem Land des vorjährigen Trophae-Siegers durchgeführt wird. Schwerpunkt der vom 15. bis 20. September über 2007 km führenden und auf 300 Teilnehmer beschränkten Veranstaltung ist das bekannte Ausflugszentrum Spindlermühle im Riesengebirge, 150 km nordöstlich von Prag. Nach dem Vorbild der vorjährigen 6-Tage-Fahrt in Garmisch-Partenkirchen werden die Tagesetappen nach dem bewährten Kleeblattsystem gefahren, wobei die täglichen Mittagspausen immer im Organisationsmittelpunkt Spindlermühle sind.

Äußerst interessant war die anschließende Diskussion über den in den letzten Jahren immer mächtiger nach vorn drängenden Moto-Cross-Sport. Der Moto-Cross-Grand-Prix mit den besten Fahrern aus neun internationalen Großveranstaltungen in den verschiedensten Ländern wird in diesem Jahr am 8. September in Wien ausgetragen. Bei den vielfach als inoffizielle Weltmeisterschaft angesprochenen neu geschaffenen Wertungsläufen um die „Moto-Cross-Silbermedaille der FIM" ist Deutschland mit zwei Veranstaltungen vertreten, und zwar in Brühl am 30. Mai und in Reutlingen am 16. Juni.

Auch der Speedway- und der Rennsport auf 1000-m-Bahnen fand das besondere Interesse der CSI. Anstelle der bestehenden Speedway-Unterkommission wurde nach dem Rücktritt ihres Vorsitzenden Lofström eine neue „Subcommission permanente pour les courses sur pistes" unter dem Vorsitz von Emil Vorster geschaffen, die sich vorerst nur mit Speedway, und zwar insbesondere mit der Durchführung der diesjährigen Weltmeisterschaft befassen soll und die ihr Interesse in späterer Zeit auch den Veranstaltungen auf 1000-m-Bahnen in verstärktem Maße zuwenden soll. Dem Vorstand der Unterkommission, in der zwölf Länder vertreten sind, gehören weiter an Fearnly-England, Rook-Norwegen, Pietzrak-Polen, Basch-Österreich und Köther-Deutschland.

Es war bemerkenswert, den Ausführungen der verschiedenen Ländervertreter zu entnehmen, daß in Europa jährlich etwa 800 Speedway-Rennen zur Durchführung kommen, davon allein in den skandinavischen Ländern mehr als 200 und in Polen mehr als 300. Deutschland führt in diesem Jahr seinen Speedway-Weltmeisterschaftslauf am 26. 5. in Abensberg durch mit Fahrern aus sieben Nationen, während das kontinentale Halbfinale am 23. 6. in Wien stattfindet. Der Weltmeisterschaftsendlauf kommt wie immer in der zweiten Septemberhälfte im Londoner Wembley-Stadion zur Austragung.

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß außer dem Moto-Cross-Sport, der nicht der neugeschaffenen Subkommission, sondern nach wie vor direkt der CSI untersteht, und Speedway auch der Rennsport auf 1000-m-Bahnen in Zukunft einen beachtlichen Auftrieb erfahren werden, eine begrüßenswerte Entwicklung besonders im Hinblick auf die Tatsache, daß sich der reine Straßenrennsport unter dem Druck der nicht zu übersehenden verkehrspolitischen Notwendigkeiten in ständig zunehmendem Maße von der Straße zurückzieht. In zwei Sitzungen nahm die Generalversammlung von den in den einzelnen Kommissionen des Sports, der Technik und der Touristik erarbeiteten Vorschläge zustimmend Kenntnis. Hierbei ist aus der Arbeit der Technischen Kommission noch besonders erwähnenswert, daß ein Streit um die Verkleidung der Rennmaschinen entstanden ist. Die Italiener wollen verzichten, während andererseits wieder die Engländer angesichts der voranschreitenden Verkleidung der Serienmaschine an Rennverkleidungen festhalten wollen. Die Italiener schlagen übrigens selbst eine Begrenzung des Fahrergewichtes bei den Rennklassen nach unten vor. Sie geben selbst zu, daß 42 kg schwere Fahrer (in voller Ledermontur!) eine allzugroße Abweichung von der Norm darstellen. Längere Debatten entspannen sich um die Nummernschilder auf den Verkleidungen von Rennmaschinen. Sie entsprächen den alten FIM-Vorschriften keinesfalls mehr und seien für die Rundenzähler häufig unleserlich. Dieser Frage werden weitere Untersuchungen gewidmet. Die Markierung von Schutzhelmen, die von der FIM anerkannt sind, soll künftig durch eine entsprechende Lochung des Kinnriemens erfolgen. Sehr ausführlich unterhielt man sich über Möglichkeiten, die Renngeschwindigkeiten durch technische Maßnahmen (Wegfall der Verkleidung usw.) wieder in einen für den Fahrer sicheren Bereich zurückzudrücken. Entscheidende Beschlüsse hierzu wurden aber noch nicht gefaßt.

Am Schluß der arbeitsreichen Kongreßwoche vereinte ein von der Italienischen Motorradfederation gegebenes Schlußbankett alle Teilnehmer mit ihren Damen im altehrwürdigen Hotel Gritti zu einem letzten ersprießlichen Gedankenaustausch.

SCHWERPUNKT-PROGRAMM 1957/58



Zahlreiche im Verkehrssicherheitsausschuß beim Bundesverkehrsministerium zusammenarbeitende Stellen haben sich seit Jahren mit Verkehrssicherheitsfragen befaßt und sich eine gegenwartsnahe Beeinflussung der Verkehrsgesetzgebung und der Verkehrsregelung zur Aufgabe gemacht. Im sogenannten Schwerpunktprogramm, in dem für jeden Monat Hauptthemen in Verbindung mit entsprechend abgestimmten Leitsätzen festgesetzt wurden, sollen sich Gesetzgeber, Vollziehungsbehörden und Verkehrsteilnehmer zusammenfinden, um der Zunahme von Verkehrsunfällen entgegenzuwirken.

Der ADAC arbeitet nunmehr im Schwerpunktprogramm 1957/58 mit und wird seine Mitglieder und Freunde der ADAC-Motorwelt regelmäßig ansprechen. Er will sie für die Beachtung der Monatsthemen und Leitsätze gewinnen.

Achte auf den anderen, besonders auf Kinder, ältere und gebrechliche Menschen



Kinder sind ein sichtbar Zeichen
der Familien, kinderreichen.
Fröhlich tummeln sie sich gerne
im weit'ren Umkreis der Laterne.
Drum sollst du auf die Unbedachten
mit ganz besond'rer Vorsicht achten.

Spielende Kinder sehen und hören nichts, außer was zu ihrem Spiel gehört. Aus der Schule kommend, verlieren sie sich laufend und springend im Straßengewühl und vergessen dabei jede Gefahr. Wir müssen daher besonders vorsichtig fahren.





Ein Fräulein aus dem Damenstift
fährt nun einmal nicht gerne Lift,
und in der Straßen Schaugepränge
irrt sie hilflos durch die Menge.
Auch ihr müßte geholfen werden,
ihr Los ist nicht ganz leicht auf Erden.

Schon uns bereitet der Verkehr Schwierigkeiten. Ältere Menschen können sich nicht mehr auf ihn einstellen. Unsicher und oft hilflos sind sie auf unsere Rücksicht angewiesen.



Die Menschen in den alten Tagen
sollte man auf Händen tragen. –
Wenn es sich auch zu leben lohnt,
vom Altern bleibt man nicht verschont.
Bedenkt, wenn wir so hilflos werden,
erfreu'n auch uns freundliche Gebärden.

Gebrechliche sind der Unfallgefahr besonders ausgeliefert, da sie die entsprechenden Situationen oft nicht mit allen Sinnen wahrnehmen können. Ihnen müssen wir durch unser Verhalten helfen.



Zeichnungen: Susa Schlieper



Die Verkehrspolizei wird ihr Augenmerk auf die Beachtung der Leitsätze richten

AM 26. MAI ZUM NÜRBURGRING

III. INTERNATIONALES ADAC-1000-km-Rennen



Am 26. Mai werden beim Internationalen ADAC-1000-km-Rennen (Beginn 9 Uhr) zum drittenmal seit dem Jahre 1953 auf dem Nürburgring, der schönsten und schwierigsten, zugleich aber auch sichersten Rennstrecke der Welt, die besten Piloten in den schnellsten Sportwagen um wertvolle Punkte der Marken-Weltmeisterschaft kämpfen. Dieses begehrte Championat, das gleichzeitig ein Gütezeugnis für das siegende Fabrikat bedeutet, verpflichtet die Werke, nicht nur tadellose Fahrzeuge, sondern auch die Elite der Fahrer zu stellen. Für den „alten Kontinent" gibt es noch eine besondere Anregung. Die Veranstalter der drei europäischen Läufe, nämlich die der „Mille Miglia", der „24 Stunden von Le Mans" und des „1000-km-Rennens", stifteten einen Europapokal, der an die beste Marke in allen drei Rennen vergeben wird. Außerdem stehen aber wie im vergangenen Jahr, bei dem über 60 000 Zuschauer das spannende Rennen auf dem „Ring" miterlebten, noch die Wertungen für vier Klassen der Deutschen Automobil-Meisterschaft 1957 auf dem Programm.

Deshalb werden die Weltelite und damit auch die besten deutschen Piloten am Start sein. Von der ersten bis zur letzten der 44 Runden auf dem 22,810 km langen kurvenreichen Kurs sollte die Spannung nicht nachlassen. Selbst wenn der Sieger nach etwa acht Stunden bereits über den Zielstreifen braust, wird keiner der Bewerber resignieren. Neben dem Sieg im Gesamtklassement werden noch die wertvollen Preise in den fünf einzelnen Klassen, aber auch die Punkte für den deutschen Meistertitel vergeben.

Die Freunde des Motorsports werden an diesen Kämpfen um Plätze und Punkte ihre helle Freude haben, ganz gleich ob sie am Start und Ziel zuschauen, an der Südkehre, der Quiddelbacher Höhe, am Karussell oder den anderen interessanten Punkten der Strecke mit ihren 174 Links- und Rechtskurven, mit den schwierigen Steigungen und Gefällen.

Hier müssen die Zweimann-Teams, deren Mitglieder sich bestimmungsgemäß spätestens alle drei Stunden am Volant ablösen, meisterliches Fahrkönnen besitzen, um Wagen und Motor „gesund" über die lange Strecke oder gar zum Sieg zu bringen. Schaltfehler können leicht den Erfolg kosten, denn entweder wird die Fahrt zu langsam oder, was schlimmer ist, der Motor durch zu hohe Tourenzahlen sauergefahren.

Das wissen aber die Kenner des Nürburgrings. Deshalb kam auch der Sieger des vorigen Jahres, Maserati, bereits Ende April mit seinen Fahrern zu Versuchs- und Einstellfahrten zum Nürburgring. Schließlich will Maserati, in der Wertung nach den beiden Läufen in Buenos Aires und Sebring, und vor den „Mille Miglia" am 12. Mai, mit 14 Punkten knapp in Führung vor dem Gewinner des I. ADAC-1000-km-Rennens Ferrari mit elf Punkten, auch den vierten Lauf am 26. Mai wieder erfolgreich beenden. Ähnlich werden es auch viele andere Bewerber bis zum offiziellen Beginn des Trainings am 23. Mai halten.

Der Nürburgring mit seinem wechselvollen Kurs will immer wieder neu kennengelernt und neu erobert werden. Dabei ist es mit der Stärke der Maschinen allein nicht gemacht. Das beweist ein kurzer Rückblick auf die Ergebnisse des Jahres 1956. Während der Siegerwagen, ein 3-Liter-Maserati, mit der wirklich internationalen Besatzung, nämlich Piero Taruffi, Italien, Harry Schell, USA, Jean Behra, Frankreich, und Stirling Moss, Großbritannien, nach etwa 7:44 Stunden mit einem Stundendurchschnitt von 129,6 km das Ziel erreichte, knapp vor dem 3,5-Liter-Ferrari mit 129,6 km/h, gelenkt von Weltmeister Juan Manuel Fangio, Argentinien, und Eugenio Castellotti, Italien, der leider nicht mehr dabei sein kann, folgte bereits auf dem vierten Platz der 1,5-Liter-Porsche-Rennsport, am Lenkrad Graf Berghe von Trips und sein italienischer Co-Pilot, Umberto Maglioli, mit 125 km/h, also einer geringen Differenz. Ebenbürtig oder doch nicht viel langsamer werden die Wagen der anderen berühmten Marken sein. In der großen Klasse starten weiter die englischen „Jaguar" und „Aston Martin", bei den 1,5-Liter-Sportwagen Cooper, Connaught, Lotos und Osca, bei den drei Gran Turismo-Klassen bis 1300, bis 1600 und über 1600 ccm die italienischen „Guilietta" von Alfa Romeo, die erfolggewohnten „Porsche", nicht zuletzt die „Mercedes 300 SL" und andere starke Gran Turismo- und Spezial-Tourenwagen.

Kurzum, es lohnt sich zu Ende Mai in die Eifel und zum Nürburgring zu fahren. Einmal wegen des Spannung und guten Sport versprechenden Weltmeisterschaftslaufes und den Läufen zur Deutschen Automobil-Meisterschaft, zum anderen, weil ein Urlaub zu dieser Zeit dort recht erholsam sein wird, wie der an anderer Stelle stehende Artikel „Unbekannte Eifel" zeigt.

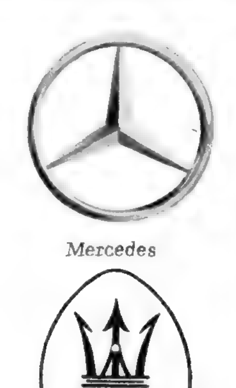
-hp-

SONDERPREISE FÜR ADAC-MITGLIEDER

Platz	Mitglieder (im Vorverkauf bei den Gauen)	Vorverkauf (für Nichtmitglieder)	Tageskasse Nürburgring
Numerierte Haupttribüne 1.–5. Reihe	**14,–**	16,–	20,–
Unnumerierte Haupttribüne	**10,–**	13,–	15,–
Boschtribüne	**10,–**	13,–	15,–
Promenadenplatz	**6,–**	8,–	10,–
Terrassenplatz	**4,–**	5,–	6,–
Südkehre	**3,–**	4,–	5,–
Quiddelbacher Höhe, Wehrseifen, Karussell, Schwalbenschwanz	**2,–**	3,–	4,–
Streckenplatz	**2,–**	2,50	3,–
Wagenparkplatz	**2,–**	2,50	3,–
Motorradparkplatz	**–,75**	1,–	1,50

Auf jede Eintrittskarte wird ein Zuschlag von 0,10 DM für die ADAC-Zuschauerunfallversicherung erhoben.

BERÜHMTE AUTONAMEN AM RING



Mercedes



Jaguar



O.S.C.A.



Porsche



ASTON MARTIN



Was uns der ADAC bietet:

Das neueste ADAC-Grenzbüro an der deutsch-dänischen Grenze in Kupfermühle stellt ein Musterbeispiel für die ADAC-Arbeit an der Grenze dar.

Im Grenzverkehr

Da immer wieder festzustellen ist, daß so manches unserer Mitglieder noch gar nicht genau weiß, wie viele Vorteile die Mitgliedschaft beim ADAC im internationalen und innerdeutschen Reiseverkehr mit sich bringt, haben wir uns die Aufgabe gestellt, unsere Leser einmal in engsten Kontakt mit jeder unserer Abteilungen zu bringen. Dies wird das Jahr über in jedem Heft einmal geschehen. Für alle wird sich daraus eine wertvolle Fundgrube in der Erweiterung ihres Wissens um die vielgestaltige ADAC-Arbeit ergeben. Weil zur Zeit am aktuellsten, beginnen wir diese Reihe mit dem Grenzverkehr.

Die Redaktion.

„So, jetzt haben wir die Bescherung", sagt Herr Dr. Schneiderhahn am Abendtisch zu seiner voll versammelten Familie, „jetzt muß ich meinen Urlaub vorverlegen, weil unser neues Projekt mit der Maschinenhalle doch früher akut wird, als ich gerechnet hatte. Ich will unter allen Umständen schon übermorgen abschwirren, um meine vier Wochen Erholung ohne Unterbrechung genießen zu können."

„Das kann ja ein schönes Tohuwabohu werden", meint Frau Schneiderhahn, „wie soll ich bloß innerhalb 24 Stunden den ganzen Urlaubskrempel zusammenpacken?"

„Ach, wenn alles zusammenhilft, muß das gehen."

„Und unsere Wagenpapiere?" wirft Fritz, der älteste Sohn, ein, der schon als Ablösung am Steuer tätig ist, „noch kein Carnet ist beschafft, wir haben noch keine italienischen Benzingutscheine, und Devisen sollten wir uns auch hier im Bundesgebiet besorgen, sie sind, wie uns der ADAC letzthin gesagt hat, hier günstiger zu kaufen."

Die nun folgende Geste, geballte Faust auf dem Tisch zu sehen, ist der ganzen Familie ein wohlbekanntes Zeichen dafür, daß nunmehr unwiderrufliche Kommandos kommen. Und schon schießt er los: „Du, Mutti, bist so gut und gehst morgen zur Bank und kaufst die notwendigen Devisen; und du, Fritz, saust zum ADAC und siehst zu, daß wir das Carnet de Passages und die italienischen Benzingutscheine noch bis zum Abend bekommen; und ihr zwei Benjamine helft der Mutti beim Zusammenpacken. Übermorgen früh um 6 Uhr wird gestartet. Punktum!"

„Ja, denkst du denn, der ADAC wartet bloß, bis wir mit unserem Carnet-Antrag kommen?"

„Ach was, ich kenne meinen ADAC, wenn's pressiert, macht er alles möglich."

Am nächsten Morgen, kurz nach acht Uhr, taucht Fritz auf der ADAC-Geschäftsstelle auf und wundert sich, schon so viele Kunden vor sich am Schalter zu sehen. Die Abwicklung geht aber rasch vonstatten. Sein Carnet-Antrag und seine Bestellung auf die in Deutschland erhältliche erste Rate von 300 Litern italienischer Benzingutscheine wird entgegengenommen,und er erhält auch nach kurzer Schilderung der Sachlage, wie von Herrn Dr. Schneiderhahn vorausgesehen, die Zusicherung, das Dokument und die Benzingutscheine abends abholen zu können. Der ADAC packt außerdem noch den ADAC-Kreditbrief über 500,– DM bei, ferner Touring-Informationen für Österreich, Italien, Frankreich und die Schweiz, nachdem die Reise durch diese Länder geführt werden soll. Man findet beim Auspacken auch noch die Richtlinien für den ADAC-Auslandshilfsdienst und kleine, handliche stabile Währungstabellen der vier Länder beigefügt. Der Start vollzieht sich programmgemäß, wenn auch um zwei akademische Viertel überschritten, zu morgendlicher Stunde, und wir wollen nun die Familie Schneiderhahn ihren Reiseerlebnissen mit unseren Wünschen für eine gute Fahrt entgegenziehen lassen und uns dafür einmal das betrachten, was der ADAC mit seiner Abteilung Grenzverkehr für diese Reise getan hat oder auch zu tun bereitsteht, wenn Not am Mann sein sollte.

Da sind zunächst einmal über 500 ADAC-Triptikausgabestellen übers ganze Bundesgebiet verteilt, die keine großen Anmarschwege zum Bezug von Grenzdokumenten mehr notwendig machen und die überdies, wenn es sich

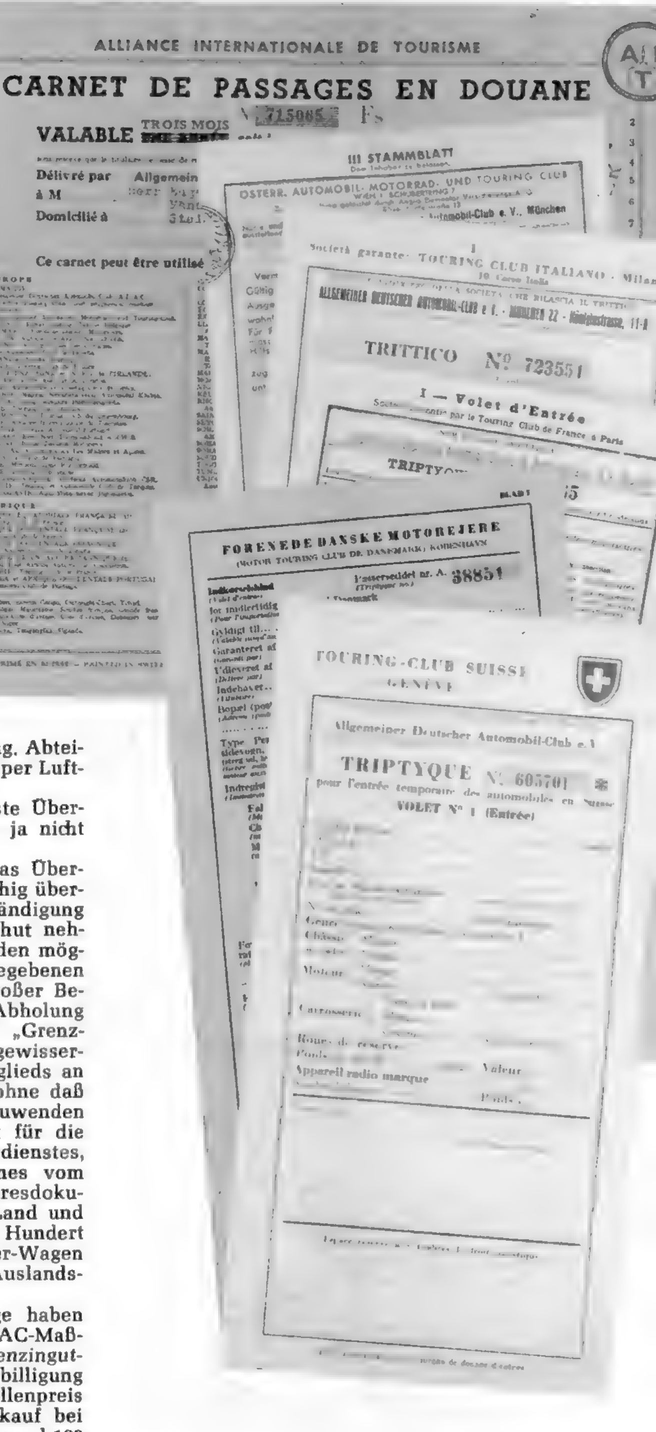


nicht gerade um kurzfristige Dokumentausfertigung, wie im geschilderten Fall handelt, durch rund 500 ADAC-Triptikannahmestellen verstärkt sind. Jede dieser ADAC-Triptikausgabestellen ist in der Lage, jedes gewünschte Dokument auszufertigen, sei es für Länder nach dem Norden, dem Westen oder dem Süden, seien es Triptiks oder Carnets. Man vergißt zu leicht den Charakter dieser internationalen Reisedokumente, und man behandelt sie deshalb manchmal auch etwas zu nachlässig und leichtfertig. Man sollte sich deshalb wohl erinnern, daß Triptiks und Carnets ein Zolldokument darstellen, für das der Club zwar in erster Linie die Garantie für eine etwa fällig werdende Zollzahlung trägt, daß aber letzten Endes der Dokumentinhaber für die Erstattung des Zolls verantwortlich bleibt. Triptiks und Carnets gehören deswegen nie in die Fahrzeugtaschen, sondern wie Paß und Bargeld besonders in Verwahr genommen. ADAC-Mitglieder genießen den Vorzug, eine Zollzahlung durch den ADAC gezahlt zu bekommen, wenn das Fahrzeug im Ausland nachweisbar durch Diebstahl abhanden kommt und damit wegen nicht wieder erfolgter Ausfuhr zollpflichtig wird.

Wenngleich das Bestreben der Grenzverkehrsabteilung darauf gerichtet ist, alle Dokumentanträge kurzfristig auszustellen, bleibt es dennoch erwünscht, die Anträge so frühzeitig einzureichen, daß zwei bis vier Tage Frist zur Ausfertigung gegeben sind. Die höchsten Anforderungen drängen sich auf die Monate Mai, Juni, Juli und August zusammen. Die Ausstellung des Grenzdokuments selbst ist eine verhältnismäßig einfache Tätigkeit. Aber die zugehörige Beratung der Reisenden ist wegen der verschiedenartigen Bestimmungen der einzelnen Länder eine äußerst komplizierte und schwierige Materie, die nur von gut geschultem Personal beherrscht werden kann. Das ist der Grund, weshalb die Arbeit in den Spitzenbelastungszeiten nicht durch Hilfspersonal abgefangen werden kann. Wer denkt schon daran, daß ein Carnet de Passages, mit dem eine Reise nach Spanien oder Großbritannien nur auf Namen desjenigen ausgestellt sein darf, der mit dem Fahrzeug die Grenze überschreitet. Und so gibt es von Land zu Land trotz aller Vereinheitlichungsbestrebungen Dutzende von Bestimmungen, die der Beachtung bedürfen, um beim Grenzübertritt nicht unerwartete Schwierigkeiten zu erleben. Als äußersten Notanker hat der ADAC noch 65 Grenzbüros in Betrieb, die an den wichtigsten Übergängen von morgens bis abends und samstags, sonntags und feiertags geöffnet bereitstehen, Dokumente auszufertigen und mit Ratschlägen an die Hand zu gehen.

Mit der Ausstellung von Triptiks und Carnets ist die Tätigkeit des ADAC-Grenzverkehrs bei weitem nicht erschöpft. Da werden den Reisenden die ADAC-Touring-Informationen mitgegeben, die handlich, kurz und prägnant die wichtigsten Informationen der westeuropäischen Länder enthalten. So die Anschriften der Korrespondenzclubs des ADAC und ihrer Dienststellen, denn dort kann sich das ADAC-Mitglied im Notfall Rat und Hilfe holen. Die diplomatischen und konsularischen Vertretungen sind genannt. Sie geben Aufschluß über internationalen Führerschein, internationale Zulassung, Haftpflichtversicherung im Ausland, Verhalten bei Schadens- und Krankheitsfällen im Ausland, Kraftfahrzeug- und Verkehrssteuern, zeigen den persönlichen Bedarf an, der zollfrei mitgeführt werden darf, geben Auskunft über Treibstoff- und Ölversorgung, die Mitnahme von Hunden. Sie erläutern die wichtigsten Verkehrsbestimmungen und bringen bebildert die Verkehrszeichen des betreffenden Landes, die neben den in der Bundesrepublik gebräuchlichen Verkehrszeichen Anwendung finden. Es stecken eine erkleckliche Arbeit und ein erheblicher Aufwand des ADAC darin, diese Informationsheftchen der einzelnen Länder bei der ständig in Bewegung befindlichen Materie stets auf dem laufenden zu halten.

Ein besonders sympathischer Dienst steht dem ADAC-Mitglied durch die Bereitstellung des *ADAC-Kreditbriefes* zur Verfügung, ein Dokument, das ohne Depotleistung beim Bezug eines Ferien- oder Jahres-Carnets oder Ferien- oder Jahres-Triptiks im Werte von 500,– DM mitgegeben wird. Das ADAC-Mitglied kann damit im westeuropäischen Ausland bargeldlos Fahrzeugreparaturen bezahlen. Der ADAC-Kreditbrief ist aber auch einsetzbar für Krankentransporte vom Ort des Unfalls oder der Erkrankung bis zum Hospital oder vom Ausland bis ins Bundesgebiet, für die erste Versorgung in Krankenhäusern (Kosten für Arzt, Heilbehandlung und Aufenthalt), für die Bezahlung ausländischer Rechtsanwälte in dringenden Verkehrsunfall-Angelegenheiten. Die Rückzahlung des in Anspruch genommenen Kreditbetrages an den ADAC erfolgt erst nach Beendigung der Reise und nach Rechnungsstellung durch den Club.



Für den schlimmsten Fall, den Zusammenbruch eines Fahrzeugs im Ausland in einem Ausmaß, daß der Schaden dort nicht behoben werden kann, hält der ADAC den *Auslandshilfsdienst* bereit.

Ist das Mitglied in der Lage, den Rücktransport selbst in die Wege zu leiten, so kann dadurch erhebliche Zeit gespart werden. Fehlt dazu aber die Möglichkeit, so setzt das Mitglied mit einem Code-Telegramm, dessen Schlüssel mit dem Grenzdokument mitgegeben wird, den Auslandshilfsdienst in Gang. Abteilung *Grenzverkehr* übersendet sofort per Luftpost ein Übergabeprotokoll.

„Was nützt mir schon das schönste Übergabeprotokoll in Spanien, ich kann ja nicht Spanisch!"

Die Sorge ist überflüssig, denn das Übergabeprotokoll wird jeweils zweisprachig übersandt, so daß ohne weiteres Verständigung zwischen dem, das Fahrzeug in Obhut nehmenden Garagisten und dem Reisenden möglich ist. Protokollierung des aufgegebenen Fahrzeugs samt Zubehör ist von großer Bedeutung, auf daß sich nicht bis zur Abholung wesentliche Teile verflüchtigt haben. „Grenzverkehr" schafft dann das Fahrzeug gewissermaßen bis vor die Haustür des Mitglieds an seinem Wohnort im Bundesgebiet, ohne daß das Mitglied dafür einen Pfennig aufzuwenden hätte. Allerdings ist Voraussetzung für die Inanspruchnahme des Auslandshilfsdienstes, kurz AHD genannt, der Besitz eines vom ADAC bezogenen Ferien- oder Jahresdokumentes, gültig für das betreffende Land und das verunglückte Fahrzeug. Mehrere Hundert Fahrzeuge vom Moped bis zum 3-Liter-Wagen werden alljährlich durch den ADAC-Auslandshilfsdienst zurückgeholt.

Die zurückliegenden Osterfeiertage haben wieder die Zweckmäßigkeit der ADAC-Maßnahme bewiesen, die *italienischen Benzingutscheine*, die eine rund 30%ige Verbilligung gegenüber dem italienischen Zapfstellenpreis ergeben, im Bundesgebiet zum Verkauf bei allen ADAC-Gaugeschäftsstellen und rund 100 ADAC-Triptikausgabestellen bereitzuhalten. Die Idee, die an sich in Italien bei den Geschäftsstellen des Automobilclubs d'Italia erhältlichen Benzingutscheine bereits in Deutschland zu verkaufen, fußt auf der alljährlich betrüblichen Feststellung, daß sich an den italienischen Grenzen zur Hauptreisezeit die Fahrzeuge deshalb in stundenlangen Wartezeiten stauen, weil sich die Reisenden in den Grenzbüros des ACI erst mit Benzingutscheinen versorgen wollen.

Eine gute Reisevorbereitung ist schon der halbe Reisegenuß, denn viel Ärger, manche Umdispositionen und beachtlicher Zeitverlust können vermieden werden, wenn eine Auslandsreise sorgfältig geplant wird. Das bedeutet noch lange nicht, genau nach Fahrplan fahren zu müssen, es läßt dem Zigeunern von Ort zu Ort jede Möglichkeit. Gerade für die Mitglieder, die eine Reise planen, bietet der ADAC kostenlos den ADAC-Ratgeber für Auslandsreisen *„Schlagbaum hoch"*, der eine Fülle von Anregungen und Hinweisen enthält, zumal die Broschüre alljährlich neu überarbeitet im Frühjahr zur Auflage kommt.

Soweit sind die positiven Arbeiten des ADAC auf dem Gebiete „Grenzverkehr" skizziert. Die gewissermaßen negativen Arbeiten, die die Inhaber von Dokumenten dadurch veranlassen, daß sie bei der Ausreise aus den Fremdländern versäumen, ihre Triptiks und Carnets abfertigen zu lassen, nehmen einen für die Allgemeinheit nicht sichtbaren, aber dessenungeachtet sehr weiten Raum ein. Solange eben die einzelnen Staaten ihre eigene Automobilindustrie oder ihre Interessen an Kraftfahrzeugzöllen durch den Nachweis der Wiederausfuhr eines fremdländischen Fahrzeugs gesichert haben wollen, muß jedes Triptik und Carnet die Ausreisebestätigung tragen. Ist die Abstempelung des Grenzdokumentes aus irgendwelchen Gründen unterblieben, so muß der ADAC, notfalls unter Mithilfe des Dokumentinhabers, den Nachweis der Wiederausfuhr nachträglich erbringen.

Die Grenzdokumente sind Eigentum des ADAC und sie bleiben es auch, wenn sie einmal in Benutzung genommen worden sind. Der ADAC muß für einen Zeitraum von zehn Jahren in der Lage sein, die Wiederausfuhr des Fahrzeugs aus dem Besuchsland beweisen zu können, und der Dokumentinhaber ist deshalb gehalten, Triptik und Carnet spätestens zum Verfallstermin an den ADAC zur Aufbewahrung im Archiv zurückzugeben.

Deshalb sei zum Schluß dieser Skizze über den Bereich der ADAC-Grenzverkehrsabteilung die Mahnung gestattet: „Grenzdokumente sorgfältig verwahren und zuverlässig bei jeder Ein- und Ausreise durch den ausländischen Zoll abfertigen lassen und bei Verfall zurück ins ADAC-Archiv geben!" *Max Kugler*

Ausbauplan für die Bundesfernstraßen

Bei der Verabschiedung des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 (u. a. Finanzierung des Weiterbaues der Autobahnen) im März 1955 ersuchte der Bundestag die Bundesregierung, einen Zehnjahresplan für den Ausbau der Bundesstraßen aufzustellen, um hiermit die Grundlagen für die Anpassung dieser Straßen an die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs zu schaffen. Der Bundesminister für Verkehr gab im Frühjahr 1956 einen Zehnjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen bekannt, der über den Auftrag des Bundestages hinaus auch den Ausbau der Bundesautobahnen vorsieht. Nachdem der Bundesrat dem Plan – Entwurf eines Gesetzes über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen – seine Zustimmung gegeben hat, liegt er jetzt dem Bundestag zur Beratung vor. Die Bezeichnung „Zehnjahresplan" ist fallengelassen worden, weil wegen der noch völlig ungeklärten Finanzierung eine zeitliche Festlegung als nicht möglich angesehen wird.

Der Ausbauplan bezieht sich auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen, nicht also auf Landstraßen I. Ordnung und II. Ordnung sowie Gemeindestraßen, für deren Ausbau und Unterhalt die Länder, Landkreise und Gemeinden verantwortlich sind. Sein Ziel ist es, ein ausgewähltes Netz von Bundesstraßen (Grundnetz) auszubauen oder neu zu bauen, und zwar so, daß es mit den vorhandenen und noch zu bauenden Bundesautobahnen ein zusammenhängendes Fernverkehrsnetz ergibt, welches den in 20 Jahren zu erwartenden Verkehrsverhältnissen gerecht wird. Es wurde angenommen, daß sich der Verkehr in diesem Zeitraum verdreifacht. Bei der Auswahl der im Grundnetz enthaltenen Straßen ist man in der Hauptsache von den Ergebnissen der Verkehrszählung 1952/53 ausgegangen – es sind die Straßen berücksichtigt, bei denen innerhalb von 24 Stunden eine Verkehrsmenge von mehr als 1500 Fahrzeuge festgestellt worden ist.

Von den 24 370 km Bundesstraßen sollen im Rahmen des Planes 8060 km ausgebaut werden. Hinzu kommen neue Ortsumgehungen von rund 3150 km und Neubaustrecken von rund 1050 km. Insgesamt hat das Grundnetz eine Länge von 12 260 km. Die Straßen dieses Netzes sollen hinsichtlich der Breite, der Linienführung, der Fahrbahndecken und des Unterbaues nach den neuesten Erkenntnissen des Straßenbaues und der Straßenverkehrstechnik sowie unter Berücksichtigung auch ausländischer Erfahrungen auf diesem Gebiet gestaltet werden.

Beim Ausbau des Grundnetzes ist u. a. folgendes vorgesehen:

1. Neubau von 1114 Ortsumgehungen und der Ausbau von 686 Ortsdurchfahrten mit Längen von 3150 und 514 km. Hierdurch sollen die verkehrshemmenden und gefährlichen Engpässe im Zuge der Straßen des Grundnetzes beseitigt werden.

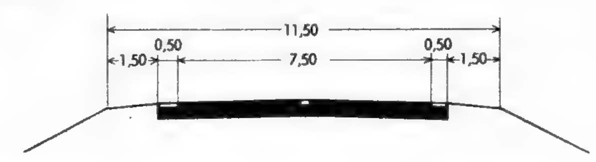
2. Im gesamten Bundesstraßennetz sind noch 1250 höhengleiche Bahnübergänge vorhanden. Hiervon liegen im Grundnetz 734, von denen 242 durch den Bau von Über- oder Unterführungen beseitigt werden. Weitere 410 werden durch den Bau von Ortsumgehungen ausgeschaltet.

3. Beseitigung von 1170 km rutschgefährlicher Basaltpflasterdecken.

4. Frostsicherer Ausbau von 4450 km frostempfindlicher Strecken.

5. Neu- und Umbau von 1419 Brücken über 10 m Länge wegen nicht ausreichender Tragfähigkeit oder Breite.

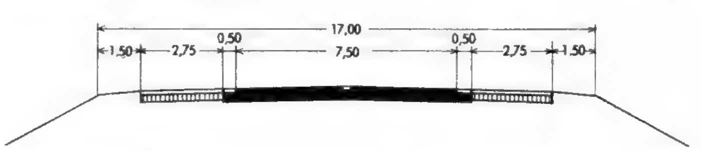
6. Neubau von rund 5500 km Rad- und Mopedwegen. Es ist geplant, Rad- und Mopedfahrer auf abgetrennte Fahrwege für gemeinsame Benutzung zu verweisen. Das Grundnetz weist zur Zeit nur 850 km Radwege auf.



Querschnitt 1a: Zweispurige Fahrbahn für 5000 Kraftfahrzeuge in 24 Std.

7. Erweiterung des Grundnetzes durch Neubau von 1050 km Straßen, die vorhandene Bundesstraßen und Autobahnen entlasten sowie bestehende Lücken im Netz schließen sollen.

8. Zur Sanierung der Ortsdurchfahrten in großen Städten, die hierfür bisher vom Bund keine oder nur geringe Zuschüsse erhalten haben, insgesamt 3 Milliarden DM.



Querschnitt 1b: Zweispurige Fahrbahn mit Seitenstreifen für Fußgänger-, Rad- und Mopedverkehr für 7500 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.

Für die Bundesautobahnen sieht der Ausbauplan den Neubau von rund 2000 km vor. Nach Ablauf des Planes würde das westdeutsche Autobahnnetz eine Länge von rund 4150 km haben. Der Neubau soll ausgehend von der Dringlichkeit in 3 Stufen durchgeführt werden, und zwar:

1. Baustufe (Verkehrsfinanzgesetz)	rund 600 km
2. Baustufe	rund 634 km
3. Baustufe	rund 756 km
insgesamt	1990 km

Von den 600 km der Baustufe 1 konnten bereits 120 km mit Mitteln aus dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 fertiggestellt werden.

Mit dem Grundnetz sollen vor allem im Interesse des Ausländerverkehrs rund 1300 km sogenannter Fremdenverkehrsstraßen ausgebaut werden. Sie sollen wirtschaftlich schwache, aber landschaftlich besonders reizvolle Ausflugsgebiete weiter erschließen helfen. In Frage kommen u. a. die Deutsche Alpenstraße von Berchtesgaden zum Bodensee, die Schwarzwaldhochstraße von Baden-Baden bis Waldshut, die Ostmarkstraße von Passau nach Marktredwitz und einige Straßen im Harz, im Weserbergland und im Solling.

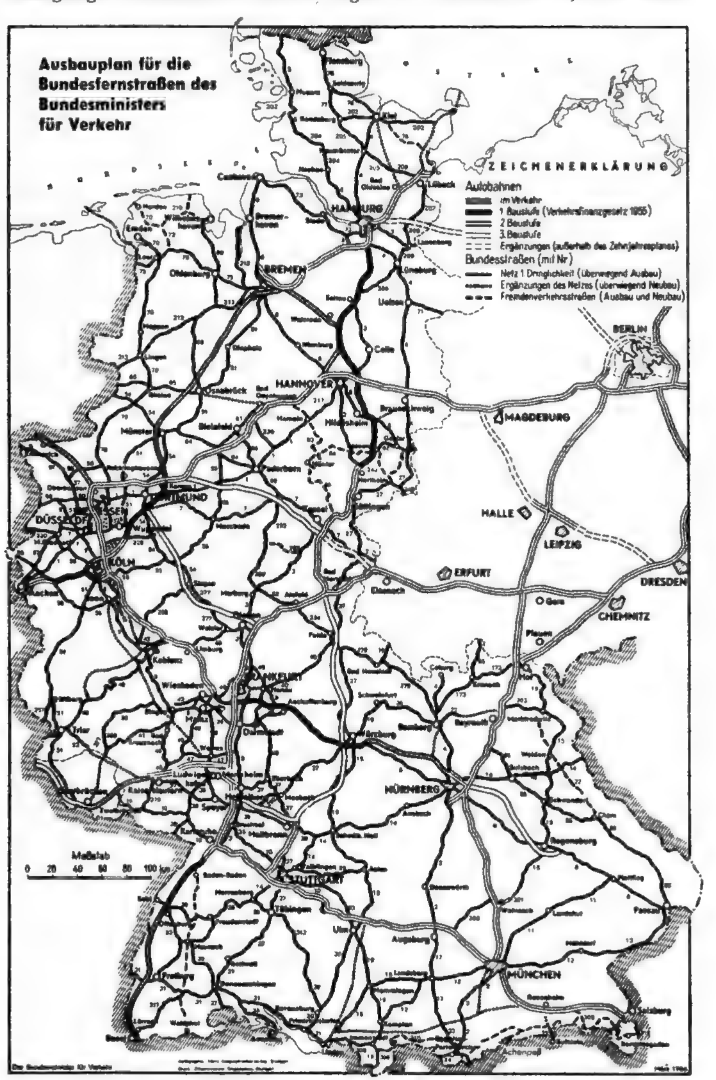
Der Mittelbedarf für den Ausbauplan ist mit 22,4 Milliarden DM angegeben. Dieser Betrag setzt sich aus folgenden Positionen zusammen (in Milliarden DM):

I. Bundesstraßen	
1. Ausbau des Grundnetzes	6,09
2. Ortsumgehungen	3,43
3. Erweiterung des Grundnetzes	1,03
4. Ausbau von Ortsdurchfahrten	3,00
	13,55
II. Bundesautobahnen	5,5
III. Fremdenverkehrsstraßen	0,5
IV. Laufende Ausgaben	2,85
	22,4

Der Ausbau des Grundnetzes soll in drei aufeinanderfolgenden Stufen durchgeführt werden, damit die zur Verfügung stehenden Mittel schwerpunktmäßig für den durchgehenden Ausbau ganzer Straßenzüge angesetzt werden können. – Damit ist das Wesentliche über den Ausbauplan gesagt.

Über die Voraussetzungen zur Durchführung des Planes, die Finanzierung, ist noch keine Entscheidung gefallen. Bei voller Verwendung der dem Bund von den Kraftfahrern zufließenden Kraftverkehrsabgaben (Mineralölsteuer, Mineralölzoll usw.) – der ADAC setzt sich seit langem hierfür ein – könnte der Plan in 10 Jahren verwirklicht werden. Bisher sind die Bestrebungen in dieser Richtung vor allem am Widerstand des Bundesfinanzministers gescheitert. Ohne Zweckbindung der Kraftverkehrsabgaben wird der Ausbauplan illusorisch sein, das bedeutet, daß das Mißverhältnis zwischen dem Straßenverkehr und den Straßen weiterhin zunehmen wird und damit auch die in der Unfallstatistik zum Ausdruck kommenden Folgen des Mißverhältnisses.

Dipl.-Ing. Kopp



Deutsch-amerikanische Verkehrsgespräche

Unter dem Vorsitz des ADAC-Gausyndikus Dr. *Klemm*, Stuttgart, fand im Empfangsraum der Industrie- und Handelskammer Stuttgart eine Aussprache mit dem Chef der 7. Armee, General Clarke, statt, zu der die Landesverkehrswacht Baden-Württemberg eingeladen hatte. Die Aussprache wurde allgemein günstig beurteilt und als Auftakt zu einer künftigen engen Zusammenarbeit mit den amerikanischen Dienststellen gewertet. In einem persönlichen Schreiben hat General Clarke seine Hoffnung auf eine weitere Vertiefung der künftigen Zusammenarbeit zur Lösung der Verkehrsprobleme zum Ausdruck gebracht. Auf nebenstehendem Bild von links nach rechts: *General Rogers, München; General Clarke,* der Chef der 7. Armee; *Dr. Klemm; Ministerialrat Dr. Schneider; Ministerialdirigent Dr. Linder; Regierungspräsident Dr. Huber, Karlsruhe.*



PROF. DR. K. F. HAGENMÜLLER

Genormte Kraftfahrer

Bei Gesprächen mit Kraftfahrern, die viel unterwegs sind und häufig schlechte Straßen fahren müssen, zeigt es sich, daß relativ oft über Rückenschmerzen, Kopfschmerzen oder Ischias geklagt wird. Vielfach unterziehen sich diese Kraftfahrer langwierigen Behandlungen. Zum Beispiel bekommen sie, um gerade auf das letzte einzugehen, über Wochen und Monate Irgapyrin-, Novocain- und Impletolinjektionen und zusätzlich Massagen, Bestrahlungen oder Bäder verordnet, ohne daß in vielen Fällen eine Besserung eintritt, da die Ursache der Beschwerden nicht beseitigt wird.

Manche Fahrer sind schon zu Fatalisten geworden. Sie haben sich mit der Erkrankung abgefunden, da nun einmal das Autofahren nicht zu umgehen ist und durch die erwähnten Behandlungsmethoden dem Übel nicht abgeholfen werden konnte. Der Verfasser, der selbst unter den geschilderten Beschwerden zu leiden hatte und wochenlang und monatelang wegen Ischias- und Kopfschmerzen kaum arbeitsfähig war, ließ sich, nachdem er die verschiedensten Ärzte konsultiert hatte, von einem anerkannten Arzt chiropraktisch, also durch gezielte, manuelle Reposition der Wirbelsäule, behandeln. Nachdem ihm dadurch binnen kurzer Zeit erhebliche dauernde Erleichterung verschafft werden konnte, empfahl er diese Behandlungsmethode anderen Erkrankten, die zum Teil schon monatelang das Bett hüten mußten. Auch hier waren die Erfolge überraschend, denn schon nach den ersten Behandlungen traten Besserungen ein, die rasch Fortschritte machten, so daß die Betreffenden bald wieder arbeitsfähig wurden.

Die Krankenversicherungsgesellschaften stellen sich nun zum überwiegenden Teil auf den Standpunkt, daß mehr als drei derartige Behandlungen unzweckmäßig seien und vergüten deshalb vielfach auch nur bis zu höchstens drei dieser Repositionen. Auf Grund der Erfahrungen, die der Verfasser und andere Kraftfahrer mit den oben angeführten Behandlungsmethoden und in bezug auf die Rückerstattung der Arztkosten durch die Versicherungen machten, hat der Verfasser bei einer Anzahl für repräsentativ gehaltener Versicherungen angefragt, inwieweit Behandlungskosten vergütet werden. Die folgende Tabelle zeigt die Versicherungen, die auf die Anfrage antworteten, und wie die einzelnen Antworten ausfielen:

Versicherung	Anerkennung der Erkrankung u. Chiropraktik	Rückerstattung nach ADGO-Positionen 163, 164, 165, 166, 169
Berliner Verein	ja	stellt tarifliche Leistungen zur Verfügung
Deutsche Krankenversicherungs-AG.	ja	165 3- bis 4mal
Deutscher Ring		keine allgemeine Entscheidung
Hanseatische Krankenversicherung von 1875	ja	163 bis zu 3mal, danach Tarif
Münchener Verein	ja	165 ohne Beschränkung 169 1mal
Nationaler Krankenversicherungsverein	ja	163–166 bis zu 3mal
Prima Privatkrankenkasse	ja	163–166 bis zu 3mal
Südversa Krankenversicherungsanstalt	ja	165 ohne nähere Angaben
Vereinigte Krankenversicherung	ja	165 bis zu 3mal

Einige Versicherungen fanden es nicht der Mühe wert, sich mit diesem gar nicht so nebensächlichen Gebiet, das sie in Zukunft bei der zunehmenden Motorisierung in immer stärkerem Maße beschäftigen dürfte, auseinanderzusetzen. Eine Versicherung gab in ihrem Antwortschreiben wesentlich geringere Leistungen an, als sie tatsächlich vergütet. Es fällt auch auf, daß die Unterschiede innerhalb der ADGO-Positionen zwischen den Gesellschaften ganz erheblich sind.

Man muß sich nun die Frage stellen, warum Behandlungsmethoden, die in anderen Ländern, wie den Vereinigten Staaten, England und der Schweiz, seit Jahrzehnten mit Erfolg angewandt werden, ohne daß von einer nachfolgenden gesundheitlichen Schädigung etwas bekannt geworden ist, in Deutschland von einem Teil der Anhänger der klassischen Medizin ganz oder teilweise abgelehnt und deshalb auch von den meisten Versicherungsgesellschaften als Norm (vielleicht auf Grund einer Absprache) nur bis zu drei Behandlungen abgegolten werden. Bekommt hingegen der Erkrankte zum Beispiel wochenlang ohne durchschlagenden Erfolg Injektionen, so macht die Versicherung keine Schwierigkeiten bei der Rückerstattung der Kosten. Hier fragt man sich, ob dann nicht auch etwa bei Behandlung von Ischias mit Irgapyrinspritzen eine Normung eingeführt werden sollte! Genauso, wie man jedoch bei einem Herzkranken die Zahl der Strophantininjektionen nicht im voraus bestimmen kann, die er im Laufe der Zeit immer wieder bekommen muß, so kann man bei einem Erkrankten mit labiler Wirbelsäule nicht im voraus festlegen, wie oft er bis zur Besserung behandelt werden muß, oder ob infolge von Rückfällen wiederholte Behandlungen erforderlich sein werden. Soll es etwa sinnvoll sein, bei einem Patienten mit Magen- oder Zwölffingerdarmgeschwür im voraus die Dauer der Diätkuren oder gegebenenfalls die Zahl der Wiederholungskuren, falls Rückfälle eintreten, zu bestimmen? Man kann nicht einfach davon ausgehen, daß eine Krankheit nach so und so vielen Tagen beendet zu sein hat!

Wenn schon manche risikofreudige Versicherung Kraftfahrer (etwa Mitglieder von Automobilklubs) besonders berücksichtigt, so nimmt es wunder, daß nicht die Versicherungen überhaupt in Zusammenarbeit mit den Klubs für deren Mitglieder die oben erwähnten Behandlungskosten bis zur völligen Wiederherstellung der Erkrankten bei gleicher Prämienhöhe wie bisher mitübernehmen oder aber, wenn dies eine zu starke Belastung bedeuten würde, eine Zusatzprämie, die auf versicherungsmathematischer Grundlage errechnet wird, erhebt, so daß durch diese Zusatzversicherung jeder Kraftfahrer die Möglichkeit hätte, sich gegen derartige Schäden zu versichern und nicht wie bisher ohne Rücksicht auf die Schwere des Falles meist nur eine dreimalige Behandlung vergütet bekäme. Der Einwand, daß nicht eine besondere Krankheitsart herausgegriffen werden könne, erscheint nicht stichhaltig, da vor allem in anderen Ländern die verwunderlichsten Dinge versichert werden, obwohl auch dort die Versicherungsgesellschaften nach dem erwerbswirtschaftlichen Prinzip arbeiten.

Es ist hierbei außerdem noch ein Gesichtspunkt zu beachten, der die Dinge vom ertragsmäßigen Standpunkt auch für die Versicherungen in einem anderen Lichte erscheinen läßt, nämlich der, daß durch die oben aufgeführten Behandlungsmethoden (gezielte manuelle Reposition) zumindest teilweise sonst äußerst langwierige Behandlungen in Wegfall kommen und damit erhebliche Einsparungen erfolgen könnten.

Wenn auch hier nicht die Auffassung vertreten werden kann, daß alle Ärzte zu diesen Behandlungsmethoden zugelassen werden können, so wäre es wohl im Interesse der Kraftfahrer und der Versicherungen möglich, entsprechende Spezialärzte auszusuchen, die nach einem Lehrgang oder einer Prüfung für diese besondere Art der Behandlung zuzulassen wären, womit beiden Kontrahenten – nämlich dem Versicherungsnehmer und der Versicherung – geholfen wäre, wenn auch hier das Problem der freien Arztwahl auftaucht. Allerdings ist diese in der Bundesrepublik sowieso schon vielfach illusorisch geworden.



oder Langsamfahren zwingt und ein Überholen gefährlich ist.

Vereinzelt sprechen Automobilclubs den Verkehrsteilnehmer auch direkt an. In den Niederlanden obliegt die Aufgabe dem „schriftelijke Verkeers Paedagoog" des Koninklijke Nederlandsche Automobiel Clubs. Er nimmt Beschwerden entgegen und leitet sie den Verkehrssündern zu. Ein Begleitschreiben des „schriftlichen Verkehrspädagogen" erläutert die Lage und gibt Hinweise auf das richtige Verhalten. Ähnlich wird auch in Österreich verfahren. Die Sektion Zürich des Automobil-Club der Schweiz verwendet den „Weißen Raben". Es handelt sich um ein weißgestrichenes Kraftfahrzeug, dessen Insassen alle Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften notieren. Eine Kamera mit Teleobjektiv ermöglicht es, während der Fahrt besonders verkehrswidrige Situationen aufzunehmen. Die Fahrten des „Weißen Raben" zeigen immer wieder, daß allein sein Auftauchen genügt, die Verkehrsteilnehmer zu korrektem und rücksichtsvollem Verhalten zu ermahnen. Der „schriftliche Verkehrspädagoge" wie auch der „Weiße Rabe" haben bereits zahlreiche Freunde gewonnen. Zu ihrer Beliebtheit trägt vor allem bei, daß sie nicht schikanieren, sondern freundlich auf Fehler aufmerksam machen.

Vom „Verkehrs-V"
zum „Doktor der Fahrkunst"

An der Spitze der praktischen Beiträge zur Unfallverhütung stehen die freiwilligen Fahrprüfungen für Anfänger und Fortgeschrittene. Auch sie sollen dazu beitragen, die Zahl der höflichen, rücksichtsvollen und fahrtechnisch sicheren Rad- und Kraftfahrer zu vergrößern. In der Schweiz beteiligen sich fast alle Jugendverbände an den Prüfungen, die vom Automobil-Club ins Leben gerufen wurden. Der Lehrstoff gliedert sich in drei Stufen: Die erste Stufe – für Kinder bis zu 11 Jahren – beschränkt sich auf das Verhalten als Fußgänger und Radfahrer, die zweite – für die Altersklassen zwischen 11 und 15 Jahren – verlangt Angaben über Signalzeichen, Verkehrsvorschriften und über die wichtigsten Nationalitätenschilder der Motorfahrzeuge. Das Examen der dritten Stufe – die schon auf das Auto- und Motorradfahren vorbereitet und allen Buben und Mädchen von 15 bis 18 Jahren offensteht – umfaßt Grundlagen der Verkehrsgesetzgebung und der Kraftfahrzeugtechnik. Nach bestandener Prüfung erhalten die Jugendlichen entsprechend der Prüfungsstufe das Verkehrs-V mit einem Stern, zwei oder drei Sternen. Schweden kennt ein ähnliches Abzeichen: Die vom Kungl. Automobil Klubben gestiftete „Manövermärke". Ihre Träger müssen Geschicklichkeitsprüfungen bestehen, wie sie auch in den Vereinigten Staaten abgenommen werden. Standard-Aufgaben, für die es verschiedene Schwierigkeitsgrade gibt, sind Rückwärtsfahren, Wenden auf einem kleinen Platz und Einfahren in eine Parklücke. Die höchste Auszeichnung für eine freiwillige Fahrprüfung ist die IAM-Plakette des briti-

WELTPROBLEM NR. 1 Unfallverhütung

Neueste Veröffentlichungen über die Entwicklung des Straßenverkehrs im Bundesgebiet zeigen eine erfreuliche Tatsache: Die Unfälle werden leichter und die Folgen geringer, obwohl die Gesamtzahl noch immer etwas ansteigt. Die rückläufige Tendenz der Zahl der Unfälle zeichnet sich allerdings bereits ab. Fachleute erwarten, daß sie in diesem, spätestens aber im nächsten Jahr in den Statistiken ihren Niederschlag findet. Praktisch bestätigt die Entwicklung die besser gewordene Verkehrsmoral. Sie widerlegt ferner die Ansicht, daß die Deutschen die schlechtesten Verkehrsteilnehmer der Welt seien. Auch das Ausland kennt Unfallbilanzen und bemüht sich um eine intensive Verkehrserziehung, damit die Zahl der Verkehrsopfer abnimmt. Die Gegenmaßnahmen der Organisationen, Berufsverbände und Behörden ähneln weitgehend denen in der Bundesrepublik. Abweichungen berücksichtigen lediglich die Mentalität der einzelnen Völker, nicht aber unterschiedliche Auffassungen über das Verkehrsproblem.

„. . . achte auf den anderen"

Am verbreitetsten sind die Sicherheitswochen und Plakataktionen, die immer wieder die Verkehrsregeln in Erinnerung rufen. Teils humoristisch, teils drastisch weisen sie die Straßenbenutzer auf Gefahren hin, die überall lauern. Eindrucksvolle und originelle Ideen – wie „. . . achte auf den anderen", „Hör auf deine Frau – fahr vorsichtig", „Schützt das Kind" und „Unfallfreie Feiertage" – werden von fast allen Ländern aufgegriffen. Neben Warnungen gibt es auch Appelle an die Höflichkeit. Besonders bewährt hat sich „Das freundliche Handzeichen", das erstmals in der Schweiz propagiert wurde. Sein Ziel ist ein Dreifaches: Es will ständig daran erinnern, daß ein freundliches Zeichen mit der Hand zu gegebener Zeit, d. h. im richtigen Augenblick, viel dazu beitragen kann, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, die Abwicklung des Verkehrs zu beschleunigen und eine freundliche Atmosphäre zu schaffen. Das freundliche Handzeichen soll nicht nur dann angewendet werden, wenn man auf das eigene Vorfahrtsrecht verzichtet, unschlüssige Fußgänger zum Überqueren der Straße oder nachfolgende Kraftfahrer zum Überholen ermuntert, sondern auch dann, wenn die Verkehrslage zum Halten

Oben: Zu einem festen Begriff ist in der Schweiz bereits der „Weiße Rabe" geworden. Allein sein Auftauchen genügt schon in den meisten Fällen, die Verkehrsteilnehmer zu rücksichtsvollem Verhalten zu ermahnen. Foto: ACS

Rechts: Die Niederlande zeichnen die Städte aus, in denen sich die wenigsten Verkehrsunfälle ereignen. Hier übergibt der Generalstaatsanwalt des Oberlandesgerichts im Haag, van Gilse, die Wanderpokale an die Bürgermeister von Den Haag, Haarlem, Den Bosch, Zwolle, Gouda und Bleemendaal. Foto: KNAG



schen Institute of Avanced Motorists. Wer sie besitzt, gilt als eine Art „Doktor der Fahrkunst“. Die Prüfung zählt zu den schwierigsten, die es auf diesem Gebiet gibt und wird fast ausschließlich von ehemaligen Polizeifahrern abgenommen. Sie verlangt nicht nur technische Geschicklichkeit, genaues Einhalten der Verkehrsvorschriften und korrektes Handhaben des Wagens, sondern auch eine außergewöhnliche Beobachtungsgabe. Auf der 50 km langen Prüfstrecke – die alle Verkehrsmöglichkeiten in der Stadt und auf offener Straße mit dichter Wagenfolge berücksichtigt – stehen über 80 Verkehrsschilder, von denen nicht ein einziges übersehen werden darf. Die geringste Unachtsamkeit – wie z. B. Eckenschneiden, zu weit ausholen, zu rasch und mit dem falschen Gang in Kurven fahren, überflüssiges oder falsches Zeichengeben – versperrt im Wiederholungsfalle den Weg zum „fortgeschrittenen Kraftfahrer“. IAM-Prüfungen kosten 24 DM und sind viermal so teuer wie die staatliche Fahrprüfung, der sich alle Automobilisten zu unterziehen haben. Nach bestandener Prüfung winkt neben Plakette und Diplom ein Prämiennachlaß der Versicherungen in Höhe von 20 bis 30 Prozent.

„Unfallfreie Fahrer“ und „verkehrssicherste Städte“

Verbreitet ist auch die Auszeichnung von Kraftfahrern, die lange Jahre unfall- und straffrei gefahren sind. Die Niederlande und die Vereinigten Staaten kennen darüber hinaus Belobigungen für Städte mit den geringsten Unfallzahlen. An dem „Gemeente-Competitie“ in den Niederlanden beteiligen sich alle Städte über 20 000 Einwohner. Der Ehrenpreis – ein Wanderpokal – wird den Städten zuerkannt, die innerhalb eines Jahres in einer der sechs Größenklassen die Zahl der Unfälle am niedrigsten halten konnten. Gewertet wird entweder der geringste Zuwachs oder die stärkste Verbesserung. Die Wanderpokale, die alljährlich auf dem „Wegverkeersdag“ vergeben werden, sollen die Gemeinden dazu anspornen, der richtigen Beschilderung und der Verkehrserziehung ebenso große Aufmerksamkeit zu schenken wie dem Straßenbau und der Verkehrsregelung. In den Vereinigten Staaten erfolgt die Auszeichnung durch den „National Safety Council“. Die Anerkennung als „verkehrssicherste Stadt“ erhielt im vergangenen Jahr Stillwater zugesprochen, das knapp 20 000 Einwohner zählt und im Staate Oklahoma liegt. Die Stadt gilt unter 348 Städten ihrer Größenordnung als diejenige mit der höchsten Verkehrssicherheit. Die Auszeichnung Stillwaters erfolgte, weil es in seinen Mauern seit mehr als einem Jahrzehnt nicht einen einzigen tödlich verlaufenen Verkehrsunfall gegeben hatte. Polizei und Kommunalbehörden führen den Erfolg in erster Linie auf den umfassenden Unterricht zurück, den alle Bewohner des Städtchens erhalten. Selbst Männer und Frauen, die lediglich eine Verwarnungsgebühr wegen falschen Parkens bezahlen müssen, werden registriert. Sobald ein zweiter Eintrag erfolgt, zählt der Verkehrssünder zu den „riskanten Personen“. Er bekommt eine Vorladung zu einer Besprechung, bei der die Ursachen seiner Ordnungswidrigkeit von Experten genau untersucht werden. Meistens wird dem Kraftfahrer dann nahegelegt, einen „Auffrischungskurs“ zu belegen.

Der Tod als Mahner

Die Behörden und Verkehrsorganisationen scheuen nicht vor drastischen Mitteln zurück, wenn sie zur Unfallverhütung beitragen können. Zertrümmerte Autos auf belebten Plätzen, schwarze Kreuze an den Straßenrändern und Schilder mit aufgemalten Totenköpfen an Stellen, an denen sich tödlich verlaufene Verkehrsunfälle ereigneten, gehören dazu. In Finnland werden auf den Hauptplätzen der Bezirksstädte Fahnenstöcke aufgestellt, deren Flaggen auf halbmast wehen, sobald innerhalb des Bezirks ein Mensch durch einen Verkehrsunfall sein Leben einbüßte. In Tokio, wo sich alle halbe Stunde ein Zusammenstoß ereignet, stehen nicht nur vor dem Polizeipräsidium, sondern vor jedem Revier und neben jedem Verkehrsposten Tafeln, auf denen die Zahl der Verkehrsopfer des Vortages angezeigt werden.

Die Übersicht über die Maßnahmen zur Bekämpfung der Unfallgefahren ist nicht vollständig. Sie zeigt aber deutlich, daß sich jedes Land mit der Verkehrserziehung auseinandersetzen muß. *Hekre*

das freundliche Handzeichen

schützt vor Unfällen

Oben: Ein freundliches Handzeichen im Verkehr kann viel dazu beitragen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Die Schweiz propagierte dieses „Freundliche Handzeichen“. Foto: ACS



Links unten: Ein eindrucksvolles Plakat zur Verhütung von Verkehrsunfällen erstellte der Automobil-Club von Luxemburg. Foto: AP



Rechts unten: In Helsinki weht die Flagge auf halbmast, wenn ein Mensch im Straßenverkehr tödlich verunglückt ist. Foto: AS



oder Langsamfahren zwingt und ein Überholen gefährlich ist.

Vereinzelt sprechen Automobilclubs den Verkehrsteilnehmer auch direkt an. In den Niederlanden obliegt die Aufgabe dem „schriftelijke Verkeers Paedagoog" des Koninklijke Nederlandsche Automobiel Clubs. Er nimmt Beschwerden entgegen und leitet sie den Verkehrssündern zu. Ein Begleitschreiben des „schriftlichen Verkehrspädagogen" erläutert die Lage und gibt Hinweise auf das richtige Verhalten. Ähnlich wird auch in Österreich verfahren. Die Sektion Zürich des Automobil-Club der Schweiz verwendet den „Weißen Raben". Es handelt sich um ein weißgestrichenes Kraftfahrzeug, dessen Insassen alle Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften notieren. Eine Kamera mit Teleobjektiv ermöglicht es, während der Fahrt besonders verkehrswidrige Situationen aufzunehmen. Die Fahrten des „Weißen Raben" zeigen immer wieder, daß allein sein Auftauchen genügt, die Verkehrsteilnehmer zu korrektem und rücksichtsvollem Verhalten zu ermahnen. Der „schriftliche Verkehrspädagoge" wie auch der „Weiße Rabe" haben bereits zahlreiche Freunde gewonnen. Zu ihrer Beliebtheit trägt vor allem bei, daß sie nicht schikanieren, sondern freundlich auf Fehler aufmerksam machen.

Vom „Verkehrs-V"
zum „Doktor der Fahrkunst"

An der Spitze der praktischen Beiträge zur Unfallverhütung stehen die freiwilligen Fahrprüfungen für Anfänger und Fortgeschrittene. Auch sie sollen dazu beitragen, die Zahl der höflichen, rücksichtsvollen und fahrtechnisch sicheren Rad- und Kraftfahrer zu vergrößern. In der Schweiz beteiligen sich fast alle Jugendverbände an den Prüfungen, die vom Automobil-Club ins Leben gerufen wurden. Der Lehrstoff gliedert sich in drei Stufen: Die erste Stufe — für Kinder bis zu 11 Jahren — beschränkt sich auf das Verhalten als Fußgänger

WELTPROBLEM NR. 1 Unfallverhütung

Neueste Veröffentlichungen über die Entwicklung des Straßenverkehrs im Bundesgebiet zeigen eine erfreuliche Tatsache: Die Unfälle werden leichter und die Folgen geringer, obwohl die Gesamtzahl noch immer etwas ansteigt. Die rückläufige Tendenz der Zahl der Unfälle zeichnet sich allerdings bereits ab. Fachleute erwarten, daß sie in diesem, spätestens aber im nächsten Jahr in den Statistiken ihren Niederschlag findet. Praktisch bestätigt die Entwicklung die besser gewordene Verkehrsmoral. Sie widerlegt ferner die Ansicht, daß die Deutschen die schlechtesten Verkehrsteilnehmer der Welt seien. Auch das Ausland kennt Unfallbilanzen und bemüht sich um eine intensive Verkehrserziehung, damit die Zahl der Verkehrsopfer abnimmt. Die Gegenmaßnahmen der Organisationen, Berufsverbände und Behörden ähneln weitgehend denen in der Bundesrepublik. Abweichungen berücksichtigen lediglich die Mentalität der einzelnen Völker, nicht aber unterschiedliche Auffassungen über das Verkehrsproblem.

„. . . achte auf den anderen"

Am verbreitetsten sind die Sicherheitswochen und Plakataktionen, die immer wieder die Verkehrsregeln in Erinnerung rufen. Teils humoristisch, teils drastisch weisen sie die Straßenbenutzer auf Gefahren hin, die überall lauern. Eindrucksvolle und originelle Ideen — wie „. . . achte auf den anderen", „Hör auf deine Frau — fahr vorsichtig", „Schützt das Kind" und „Unfallfreie Feiertage" — werden von fast allen Ländern aufgegriffen. Neben Warnungen gibt es auch Appelle an die Höflichkeit. Besonders bewährt hat sich „Das freundliche Handzeichen", das erstmals in der Schweiz propagiert wurde. Sein Ziel ist ein Dreifaches: Es will ständig daran erinnern, daß ein freundliches Zeichen mit der Hand zu gegebener Zeit, d. h. im richtigen Augenblick, viel dazu beitragen kann, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, die Abwicklung des Verkehrs zu beschleunigen und eine freundliche Atmosphäre zu schaffen. Das freundliche Handzeichen soll nicht nur dann angewendet werden, wenn man auf das eigene Vorfahrtsrecht verzichtet, unschlüssige Fußgänger zum Überqueren der Straße oder nachfolgende Kraftfahrer zum Überholen ermuntert, sondern auch dann, wenn die Verkehrslage zum Halten

und Radfahrer, die zweite — für die Altersklassen zwischen 11 und 15 Jahren — verlangt Angaben über Signalzeichen, Verkehrsvorschriften und über die wichtigsten Nationalitätenschilder der Motorfahrzeuge. Das Examen der dritten Stufe — die schon auf das Auto- und Motorradfahren vorbereitet und allen Buben und Mädchen von 15 bis 18 Jahren offensteht — umfaßt Grundlagen der Verkehrsgesetzgebung und der Kraftfahrzeugtechnik. Nach bestandener Prüfung erhalten die Jugendlichen entsprechend der Prüfungsstufe das Verkehrs-V mit einem Stern, zwei oder drei Sternen. Schweden kennt ein ähnliches Abzeichen: Die vom Kungl. Automobil Klubben gestiftete „Manövermärke". Ihre Träger müssen Geschicklichkeitsprüfungen bestehen, wie sie auch in den Vereinigten Staaten abgenommen werden. Standard-Aufgaben, für die es verschiedene Schwierigkeitsgrade gibt, sind Rückwärtsfahren, Wenden auf einem kleinen Platz und Einfahren in eine Parklücke. Die höchste Auszeichnung für eine freiwillige Fahrprüfung ist die IAM-Plakette des briti-



Oben: Zu einem festen Begriff ist in der Schweiz bereits der „Weiße Rabe" geworden. Allein sein Auftauchen genügt schon in den meisten Fällen, die Verkehrsteilnehmer zu rücksichtsvollem Verhalten zu ermahnen. *Foto: ACS*

Rechts: Die Niederlande zeichnen die Städte aus, in denen sich die wenigsten Verkehrsunfälle ereignen. Hier übergibt der Generalstaatsanwalt des Oberlandesgerichts im Haag, van Gilse, die Wanderpokale an die Bürgermeister von Den Haag, Haarlem, Den Bosch, Zwolle, Gouda und Bleemendaal. *Foto: KNAG*

schen Institute of Avanced Motorists. Wer sie besitzt, gilt als eine Art „Doktor der Fahrkunst". Die Prüfung zählt zu den schwierigsten, die es auf diesem Gebiet gibt und wird fast ausschließlich von ehemaligen Polizeifahrern abgenommen. Sie verlangt nicht nur technische Geschicklichkeit, genaues Einhalten der Verkehrsvorschriften und korrektes Handhaben des Wagens, sondern auch eine außergewöhnliche Beobachtungsgabe. Auf der 50 km langen Prüfstrecke – die alle Verkehrsmöglichkeiten in der Stadt und auf offener Straße mit dichter Wagenfolge berücksichtigt – stehen über 80 Verkehrsschilder, von denen nicht ein einziges übersehen werden darf. Die geringste Unachtsamkeit – wie z. B. Eckenschneiden, zu weit ausholen, zu rasch und mit dem falschen Gang in Kurven fahren, überflüssiges oder falsches Zeichengeben – versperrt im Wiederholungsfalle den Weg zum „fortgeschrittenen Kraftfahrer". IAM-Prüfungen kosten 24 DM und sind viermal so teuer wie die staatliche Fahrprüfung, der sich alle Automobilisten zu unterziehen haben. Nach bestandener Prüfung winkt neben Plakette und Diplom ein Prämiennachlaß der Versicherungen in Höhe von 20 bis 30 Prozent.

„Unfallfreie Fahrer" und „verkehrssicherste Städte"

Verbreitet ist auch die Auszeichnung von Kraftfahrern, die lange Jahre unfall- und straffrei gefahren sind. Die Niederlande und die Vereinigten Staaten kennen darüber hinaus Belobigungen für Städte mit den geringsten Unfallzahlen. An dem „Gemeente-Competitie" in den Niederlanden beteiligen sich alle Städte über 20 000 Einwohner. Der Ehrenpreis – ein Wanderpokal – wird den Städten zuerkannt, die innerhalb eines Jahres in einer der sechs Größenklassen die Zahl der Unfälle am niedrigsten halten konnten. Gewertet wird entweder der geringste Zuwachs oder die stärkste Verbesserung. Die Wanderpokale, die alljährlich auf dem „Wegverkeersdag" vergeben werden, sollen die Gemeinden dazu anspornen, der richtigen Beschilderung und der Verkehrserziehung ebenso große Aufmerksamkeit zu schenken wie dem Straßenbau und der Verkehrsregelung. In den Vereinigten Staaten erfolgt die Auszeichnung durch den „National Safety Council". Die Anerkennung als „verkehrssicherste Stadt" erhielt im vergangenen Jahr Stillwater zugesprochen, das knapp 20 000 Einwohner zählt und im Staate Oklahoma liegt. Die Stadt gilt unter 348 Städten ihrer Größenordnung als diejenige mit der höchsten Verkehrssicherheit. Die Auszeichnung Stillwaters erfolgte, weil es in seinen Mauern seit mehr als einem Jahrzehnt nicht einen einzigen tödlich verlaufenen Verkehrsunfall gegeben hatte. Polizei und Kommunalbehörden führen den Erfolg in erster Linie auf den umfassenden Unterricht zurück, den alle Bewohner des Städtchens erhalten. Selbst Männer und Frauen, die lediglich eine Verwarnungsgebühr wegen falschen Parkens bezahlen müssen, werden registriert. Sobald ein zweiter Eintrag erfolgt, zählt der Verkehrssünder zu den „riskanten Personen". Er bekommt eine Vorladung zu einer Besprechung, bei der die Ursachen seiner Ordnungswidrigkeit von Experten genau untersucht werden. Meistens wird dem Kraftfahrer dann nahegelegt, einen „Auffrischungskurs" zu belegen.

Der Tod als Mahner

Die Behörden und Verkehrsorganisationen scheuen nicht vor drastischen Mitteln zurück, wenn sie zur Unfallverhütung beitragen können. Zertrümmerte Autos auf belebten Plätzen, schwarze Kreuze an den Straßenrändern und Schilder mit aufgemalten Totenköpfen an Stellen, an denen sich tödlich verlaufene Verkehrsunfälle ereigneten, gehören dazu. In Finnland werden auf den Hauptplätzen der Bezirksstädte Fahnenstöcke aufgestellt, deren Flaggen auf halbmast wehen, sobald innerhalb des Bezirks ein Mensch durch einen Verkehrsunfall sein Leben einbüßte. In Tokio, wo sich alle halbe Stunde ein Zusammenstoß ereignet, stehen nicht nur vor dem Polizeipräsidium, sondern vor jedem Revier und neben jedem Verkehrsposten Tafeln, auf denen die Zahl der Verkehrsopfer des Vortages angezeigt werden.

Die Übersicht über die Maßnahmen zur Bekämpfung der Unfallgefahren ist nicht vollständig. Sie zeigt aber deutlich, daß sich jedes Land mit der Verkehrserziehung auseinandersetzen muß. *Hekre*

Oben: Ein freundliches Handzeichen im Verkehr kann viel dazu beitragen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Die Schweiz propagierte dieses „Freundliche Handzeichen". Foto: ACS

Links unten: Ein eindrucksvolles Plakat zur Verhütung von Verkehrsunfällen erstellte der Automobil-Club von Luxemburg. Foto: AP

Rechts unten: In Helsinki weht die Flagge auf halbmast, wenn ein Mensch im Straßenverkehr tödlich verunglückt ist. Foto: AS





Rennreifen können den Sieg entscheiden

Das war einer jener Continental-Rennreifen, auf denen der Argentinier Juan M. Fangio mit einem Mercedes-Benz-Rennwagen beim Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring überlegener Sieger wurde. Die eigens für den reifenmordenden Rauhsplitt des Nürburgrings geschaffenen Reifen überstanden die fast 502 km lange Jagd ohne Wechsel und verloren nur etwa die Hälfte des 9 mm starken Profils. Sie hätten also auch die doppelte Distanz überlebt. *Werkfoto Continental*

Um von ihren offensichtlichen Reifensorgen befreit zu werden, die sich mit Beginn der Rennsaison 1957 einstellten, haben sich die italienischen Ferrari- und Maserati-Werke an die Continental gewandt – eine Bitte, die der vierfache Weltmeister Fangio, das Fahrer-As der Maserati-Werke, durch ein dringendes Telegramm aus Buenos Aires an die Continental in Hannover noch unterstrich. Auch die Lancia-Werke hatten sich bereits im Jahre 1955 um die Rennreifen aus Hannover bemüht. Damals wie heute hat jedoch die Continental, so sehr diese Ansuchen auch als außerordentlicher Vertrauensbeweis für die weltbekannte deutsche Reifenmarke zu werten sind, abschlägig geantwortet.

Bei den laufenden Rationalisierungsmaßnahmen, so verlautete aus Hannover, soll jede Belastung der Produktion vermieden werden, wie sie sich mit den zusätzlichen Aufgaben der Rennreifenversorgung für ausländische Rennwagenfirmen ergeben würden. Es ist nicht allein mit der Lieferung solcher Reifen getan, welche die Continental auf Grund der Spitzenstellung in der Fertigungstechnik von Rennreifen produzieren könnte. Mit der Lieferung solcher Spezialreifen wäre jedoch ein laufender Gedanken- und Erfahrungsaustausch zwischen den maßgeblichen Continental-Technikern und den Fahrzeugherstellern notwendig. Dieser enorme zeitliche Aufwand ist angesichts der laufenden Rationalisierungsmaßnahmen des größten deutschen Reifenwerkes nicht vertretbar.

Das Dilemma, in das nun die italienischen Fahrzeugfirmen geraten sind, beleuchtet wieder einmal nachdrücklich, wie wichtig die Reifenfrage vor allem bei Grand-Prix-Rennen auch heute noch ist. Bei der Entwicklung der letzten Jahre schien es schon eine Selbstverständlichkeit geworden zu sein, daß die Rennreifen den enormen Anforderungen gewachsen waren, wie sie z. B. auf dem reifenmordenden kurvenreichen Kurs des Nürburgrings oder bei den Spitzengeschwindigkeiten auf der Monzabahn gestellt werden. Für den Fachmann bedeutete es eine erstaunliche Leistung, in welch kurzer Zeit die Continental den Vorsprung der internationalen Reifenfirmen aufgeholt hatte, nachdem sich die Continental zusammen mit Mercedes 1954 zum ersten Mal nach dem Kriege nach vorausgegangener neunjähriger Zwangspause bei einem Grand-Prix-Rennen der Entscheidung gegenüber einem internationalen Wettbewerb stellte. Der Verlauf der Rennsaison 1955 mit seinen weiter gesteigerten Leistungen brachte besonders drastisch zum Bewußtsein, welche entscheidende Rolle die Reifenfrage bei den Grand-Prix-Rennen spielt. Der einmalige „Hat-Trick", die gleichzeitige Erringung der Weltmeisterschaften der Rennwagen und der Rennsportwagen und der Europameisterschaft der Tourenwagen für Mercedes wurde zu einem bisher noch von keiner Reifenfirma erreichten Erfolg für die deutsche Weltmarke Continental.

Die deutlichste Sprache, in welchem Maße die deutschen Rennreifen im Verlauf der Saison 1955 ihre internationale Spitzenstellung erhärteten, sprechen die Tagebucheinzeichnungen des bekannten Rennfahrers Hans Klenk, der für die Continental auf allen großen Rennen die Reifenbetreuung für die Rennfahrer des Hauses Daimler-Benz innehatte. Schon der Auftakt beim Großen Preis von Argentinien stellte die neu entwickelten Continental-Universal-Rennreifen vor die „heißeste" Bewährungsprobe: Trotz der mörderischen Hitze mit Bodentemperaturen von fast 60° C und trotz der hohen Geschwindigkeiten bestanden die Continental-Reifen diese „Feuertaufe" glänzend und fuhren mit Weltmeister Fangio zum überlegenen Sieg.

Bei der Mille-Miglia bewies der neue Universalreifen sein überlegenes Durchhaltevermögen. Diese Überlegenheit war so überzeugend, daß der bekannteste italienische Motorsportjournalist, Canestrini, schrieb: „Genau wie im Jahre 1931, als Caracciola auf Mercedes gegen Alfa Romeo gewann, wurde auch bei der Mille-Miglia 1955 der Sieg der Mercedes-Fahrer gegen Alfa-Romeo durch die Reifen entschieden." Die Continental-bereiften Mercedes absolvierten den rund 1600 km langen Kurs mit der neuen Rekordmarke von 176,723 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit für den Sieger Stirling Moss ohne irgendwelche Reifenschwierigkeiten, während die Italiener durch Reifenschäden der Spitzenfahrer Marzotto und Castelotti um ihre Chancen gebracht wurden bzw. ausschieden.

Nach diesen beiden „Examen" für Hitzebeständigkeit und Stehvermögen brachte der Große Preis von Holland die erfolgreiche Prüfung für eine weitere Eigenschaft des Continental-Universal-Reifens: Seine Regen- und Rutschfestigkeit. Während der Italiener Musso auf Maserati bis zur Hälfte des Rennens dicht hinter Fangio und Moss lag, verlor er pro Runde jeweils etwa 2 Sekunden, als leichter Regen einsetzte, damit auf der nassen Bahn die Rutschfestigkeit geringer wurde und Fangio bzw. Moss auf ihren rutschfesten Continental-Reifen sicher davonfuhren. Diese Sicherung gegen überraschende Witterungsveränderungen, welche durch die gleichzeitige höchste Abrieb- und Rutschfestigkeit des Continental-Universal-Rennreifens geschaffen wurde, machte den bis dahin und auch heute noch üblichen Reifenwechsel auf sogenannte „Regenreifen" überflüssig. Diese „Allwetterfestigkeit" der Continental-Rennreifen ist bisher noch von keinem anderen Fabrikat erreicht worden. Nicht umsonst bezeichnete der vierfache Weltmeister Fangio daher den Continental-Reifen als den besten Rennreifen der Welt – ein Urteil, dem sich auch die maßgeblichen Experten von Daimler-Benz offiziell anschlossen.

Die Regenfestigkeit der Continental-Reifen war noch einmal bei der Tourist-Trophy in Belfast entscheidend für den durch Stirling Moss erzielten Sieg. Moss lag nach einem Boxenaufenthalt mit etwa 4 Minuten Abstand auf dem 2. Platz hinter dem Engländer Hawthorn. Da der führende Hawthorn dieselben Rundenzeiten wie Moss fuhr, verringerte sich der Abstand nicht, und die Gewinnaussichten waren für Moss gleich Null. „Ich betete um Regen – und er kam" schrieb Hans Klenk damals in Belfast in sein Tagebuch. Der Regen brachte die Entscheidung: Auf Grund seiner rutschfesteren Continental-Allwetterreifen war Moss nun pro Runde um etwa 15 Sekunden schneller als Hawthorn, dessen 4-Minuten-Vorsprung er nach 16 Runden aufgeholt hatte. Dann zog Moss unwiderstehlich vor ihm davon und gab bis ins Ziel hinein die Führung nicht wieder ab.

Vielleicht am dramatischsten zeigte sich die entscheidende Bedeutung des Reifenproblems beim „Großen Preis von Italien" auf der enorm schnellen Monzabahn, deren neues 4,5 km langes Oval Durchschnittsgeschwindigkeiten bis zu 255 km/h erlaubt. Infolge der steil überhöhten Kurve erhöht sich bei derartigen Geschwindigkeiten der Achsdruck auf fast das Dreifache der normalen Belastung, wie sie bei Geradeausfahrt gegeben ist. Diese extremen Belastungen mußten in erster Linie von den Reifen aufgefangen werden. Schon im Training bewiesen verschiedene Reifenschäden bei den italienischen Fahrzeugen, daß diesen enormen Anforderungen von der Reifenseite her nicht immer entsprochen werden konnte. Die Lancia-Rennwagen traten daher nicht zum Start an, nachdem sie vorher noch versucht hatten, Continental-Reifen für dieses Rennen zu erhalten. Die Mercedes-Rennwagen blieben von diesen Reifensorgen völlig verschont, da die Continental-Universal-Reifen im Training und beim Rennen keinerlei Schwierigkeiten machten, ungefährdet das Rennen durchstanden und mit Weltmeister Fangio zum Sieg und zur erneuten Weltmeisterschaft fuhren.

Fünf Beispiele von den Höhepunkten der Rennsaison 1955, welche den beiden deutschen Marken Mercedes und Continental Erfolge brachten, wie sie sonst noch von keiner Wagen- oder Reifenfirma erzielt werden konnten. Wieviel Arbeit geleistet werden mußte, um diese bisher unerreichte Leistung zu erzielen, wird nur der ermessen, der Vergleiche zieht zu Rennveranstaltungen der Vorkriegszeit. Früher fuhr man Grand-Prix-Rennen auf dem Nürburgring mit der wesentlich größeren Reifendimension 7.00–19 bei einer Profiltiefe von 11,0 mm und ein- bis zweimaligem Reifenwechsel. Die neu entwickelten Continental-Universal-Reifen der erheblich kleineren Dimension 7.00–16 mit einer Profiltiefe von nur 9,0 mm absolvieren den Nürburgringkurs ohne Reifenwechsel und hatten sogar noch so viel Profiltiefe nach dem Rennen aufzuweisen, daß sie dieselbe Distanz mit den gleichen Reifen praktisch hätten noch einmal fahren können. Dabei waren die Anforderungen an die Reifen infolge der höheren Umdrehungszahl der Räder erheblich gestiegen. Daß diese höheren Anforderungen gemeistert und beinahe als selbstverständlich angesehen wurden, sollte nicht darüber hinwegsehen lassen, daß auch heute noch die Reifenfrage ein Grand-Prix-Rennen entscheiden kann. Der Auftakt der diesjährigen Rennsaison hat auf diese Probleme bereits hingewiesen – der weitere Verlauf mit den noch bevorstehenden Grand-Prix-Rennen wird es noch erweisen müssen, ob Rennreifen auch diesmal wieder den Sieg entscheiden können.

Geht es Ihrem Auto in Holland so gut wie zu Hause?

Wird es auf der Reise seinen bewährten Kraftstoff bekommen? Das gewohnte Öl? Die richtige Pflege? Kurz: wird alles wie immer sein?
Machen Sie sich deswegen keine Sorgen. Auch jenseits der deutschen Grenzen treffen Sie überall auf die vertrauten grün-gelben BP-Stationen. Wenn Sie zur Tulpenblüte nach Holland reisen, bedient Sie zum Beispiel an der BP-Station in Venlo, Burgemeester Bloemaertstraat 30, Harry Joosten. Hier wie an allen anderen BP-Tankstellen werden Ihnen die Männer im grünen Overall gern den guten Rat geben, der Ihnen auf fremden Straßen nützen kann. Sie helfen Ihnen, wie Sie es von Ihren BP-Stationen in Deutschland gewohnt sind. Sie finden auch im Ausland BP BENZIN, BP SUPER und ENERGOL VISCO-STATIC, das berühmte 4-Jahreszeiten-Öl. Verlassen Sie sich ruhig auf die BP-Stationen an Ihrer Reiseroute. Dort werden Sie überall schnell das Gefühl guter Nachbarschaft gewinnen.



Auch im Ausland Ihr guter Nachbar

IHR WAGEN IN DER STATISTIK

Die jährlichen Fahrkilometer

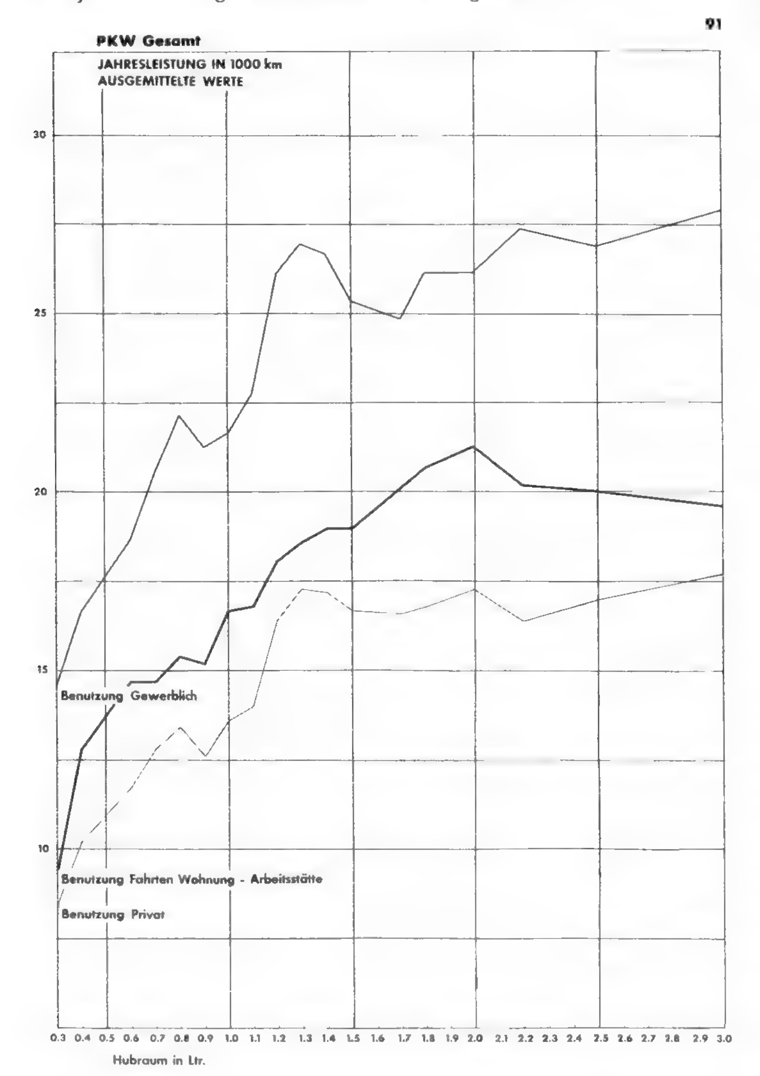
Solange das Auto und das Motorrad reine Sportfahrzeuge waren, gaben sich ihre Besitzer damit zufrieden, den Sommer über so ein paar Tausend Kilometer zu fahren. Das hat sich grundlegend gewandelt, seitdem Wagen und Motorräder der weltweiten Touristik dienen oder, wie es überwiegend der Fall ist, ein unentbehrliches Werkzeug für den Beruf und für den Betrieb geworden sind.

60 000–80 000 km Jahresleistung hört man von Leuten, die sehr viel auf Fahrt sind, andere versichern, ihr Jahresdurchschnitt würde 10 000–12 000 km nicht übersteigen. Daraus lassen sich keine Mittelwerte ziehen, die irgendwie Einblick in die tatsächliche Ausnutzung unserer Kraftfahrzeuge ergeben könnten. Genaue Kenntnisse über die Fahrzeugausnutzung sind aber notwendig, um Anhaltspunkte für die Verkehrsbelastung unserer Straßen zu gewinnen, Grundlagen für Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu erarbeiten und schließlich auch Ersatzbedarf, Kraftstoff-, Reifenverbrauch usw. im voraus beurteilen zu können. Der ADAC kann jetzt mit dem Ergebnis der statistischen Erhebungen über die Kraftfahrzeugbenutzung diese Fragen klar beantworten.

Bei der Zusammenstellung der jährlichen Fahrleistungen mußte zunächst unterschieden werden nach der vorwiegenden Benutzungsart, also nach

1. gewerblicher Benutzung
2. privater Benutzung
3. Benutzung für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte.

Außerdem wurden die ausgewerteten Betriebsergebnisse nach Hubraumklassen aufgeschlüsselt, um so eventuelle Zusammenhänge zwischen Motorstärke und Jahresleistung zu erfassen. Die Ergebnisse dieser Auswertung sind in der nachstehenden Tabelle der Jahresleistungen für PKW zusammengefaßt.



Übersichtlicher lassen sich die für die einzelnen Hubraumklassen und Benutzungsarten zugehörigen Jahresleistungen in einem Schaubild darstellen.

Nach diesen Untersuchungen kommen gewerblich benutzte PKW in allen Größenklassen auf die höchsten Jahres-km-Zahlen. Der niedrigsten Ausnutzung unterliegen die reinen Privatwagen. Zwischen beiden Grenzwerten liegen die vorwiegend für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte benutzten PKW.

Die Jahres-km-Leistung übt, nach dieser Statistik, einen wesentlichen Einfluß auf die jeweils bevorzugte Hubraumklasse aus.

Für niedrige Jahresleistungen kommen, zweifellos aus Kostengründen, bei jeder Benutzungsart vorwiegend Kleinwagen zur Verwendung. Mit ansteigender Jahresleistung werden zunehmend PKW mit größerem Motorhubraum eingesetzt. Diese Tendenz setzt sich bei allen Benutzungsarten nahezu gleichmäßig bis zu 1,2 Ltr. Motorhubraum fort. Aber schon von dieser Stärkeklasse werden km-Leistungen verlangt, die im Bereich der höchsten Jahresdurchschnitte liegen.

Jahresleistung der Motorräder

Motorräder werden naturgemäß nicht in gleichem Umfang wie PKW ausgenutzt, nachdem die winterlichen Wetter- und Straßenverhältnisse in unserem Lande doch über mehrere Monate die Motorradbenutzung erheblich einschränken. Dennoch sind die Jahresleistungen unserer Motorräder gegenüber den bisher gehörten Schätzungen erstaunlich hoch. Wie bei den PKW zeichnet sich eine mit dem Hubraum stetig ansteigende Jahresleistung ab. Der Vielfahrer will offenbar auf einen gewissen Leistungskomfort, den der größere Hubraum bietet, nicht verzichten, gleichviel, ob es sich um gewerbliche oder private Benutzung handelt oder die Maschine vorwiegend für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte dient.

Anders als beim PKW tritt beim Motorrad der Einfluß der vorwiegenden Benutzungsart bei weitem nicht mehr so auffällig in Erscheinung. In den meisten Hubraumklassen kommen hier die für Fahrten zur Arbeitsstätte verwendeten Motorräder auf die höchsten Jahresleistungen. Die gewerblich benutzten Motorräder stehen aber hinsichtlich der Jahresleistung nur ein klein wenig nach. Auch die rein privat gefahrenen Motorräder halten in den unteren Hubraumklassen gut Schritt mit den anderen Benutzungsarten, wenngleich hier die Jahresleistung bei den stärkeren Typs nicht so stark ansteigt.

Jahres-Kilometer-Leistung der PKW

(Schaubild nebenstehend)

Hubraum in ccm	vorwiegende Benutzungsart: Gewerblich	vorwiegende Benutzungsart: Privat	Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte
300	14 700	8 560	9 550
400	17 800	10 300	13 500
600	17 800	12 230	15 600
700	20 800	13 000	15 200
800	23 400	13 400	13 500
900	22 800	14 200	17 900
1000	17 900	10 500	15 500
1100	24 800	16 000	18 000
1200	26 000	15 700	18 100
1300	28 100	17 700	18 600
1400	27 100	18 900	19 300
1500	25 300	15 300	19 300
1700 (Benzin)	24 000	16 200	18 500
1700 (Diesel)	31 600	19 300	21 400
1800 (Benzin)	25 600	18 700	22 800
1800 (Diesel)	27 300	25 700	27 000
2000	29 400	15 900	21 200
2200	24 000	17 700	20 100
2500	29 000	15 900	19 700
3000	28 000	17 800	

Die Jahresleistung der Motorroller

kann nicht ohne weiteres in die Tabelle der Fahrstrecken unserer Motorräder eingereiht werden. Beim Motorroller ist nämlich in allen Hubraumklassen die jährliche Fahrstrecke für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte wesentlich höher, als bei allen anderen Benutzungsarten. Die private und die gewerbliche Benutzung halten sich, hinsichtlich der Jahresleistung, so ungefähr die Waage, wie die nachstehende Tabelle zeigt.

Über die Fahrleistungen der Mopeds erwarten wir aus der statistischen Erhebung keinen hinreichend genauen Aufschluß, weil nur einige hundert Betriebsergebnisse für Mopeds ausgewertet werden konnten. Deshalb können die ermittelten Jahresleistungen von 4360 km für private Benutzung, 5640 km für gewerbliche Verwendung und 5740 km für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte nicht ohne Einschränkung als echte Vergleichszahlen für den Ausnutzungsgrad der Mopeds gewertet werden.

Im gesamten gesehen hat es sich schon gelohnt, so etwa 80 000 Wagen, Motorrädern, Motorrollern und Mopeds auf den Kilometerzähler zu schauen, denn es ergaben sich doch vielseitige Aufschlüsse, die uns erst erkennen lassen, wie weitgehend heute der Mensch sich des Kraftfahrzeugs bedient.

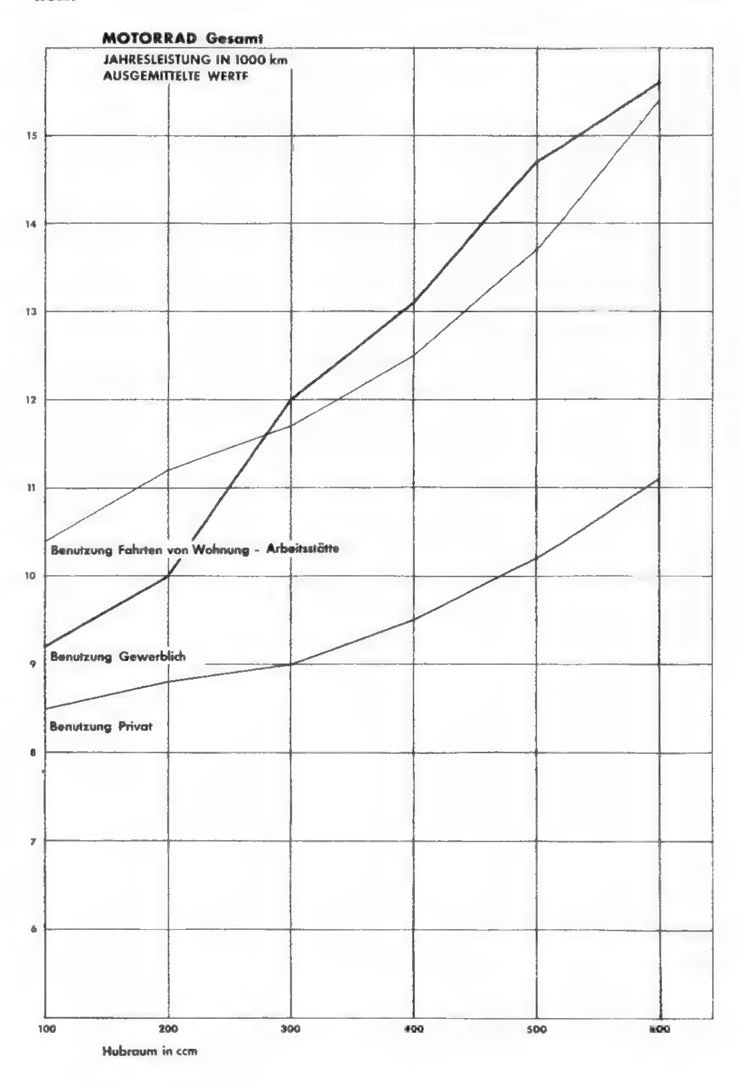
Es dürfte interessant sein, in einigen Jahren wieder einmal die gleichen Erhebungen anzustellen, um dann vergleichen zu können, ob im Durchschnitt noch höhere Jahresleistungen anfallen oder ob wir eventuell künftig etwas weniger fahren werden. Wa.

Jahres-Kilometer-Leistung der Motorräder
(Schaubild nebenstehend)

Hubraum in ccm	Vorwiegende Benutzungsart Gewerblich	Privat	Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte
100	8 250	8 500	10 400
200	9 800	8 800	11 400
300	11 000	9 000	11 800
400	15 200	9 200	12 000
500	13 200	10 300	13 600
600	15 600	11 100	15 400

Jahres-Kilometer-Leistung der Motorroller

Hubraum in ccm	Benutzungsart Gewerblich	Privat	Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte
100	7 920	8 050	9 280
200	8 940	8 150	10 100
300	9 100	8 160	10 700



Zusatztafeln zu Verkehrszeichen

Von Oberregierungs- und -baurat Rieckenberg, Hannover

Die Straßenverkehrsordnung bezeichnet das rotumrandete Dreieck mit dem Ausrufungszeichen als Warnung vor einer „Allgemeinen Gefahrenstelle".

Gewiß ist dem Kraftfahrer damit gedient, überhaupt gewarnt zu werden. Besser ist es aber, ihm auch eindeutig die Art der Gefahr anzuzeigen. In diesem anerkennenswerten Bestreben wurden und werden meistens Zusatztafeln unter dem Warnzeichen „Allgemeine Gefahrenstelle" mit den unterschiedlichsten Aufschriften angebracht. Zum Teil sind diese Aufschriften technisch unverständlich, abgesehen davon, werden auch für die gleiche Gefahr mehrere Ausdrücke verwendet, wieder andere lassen in ihrer Ausdrucksweise zu wünschen übrig. Es ist daher bei dieser unsystematischen Vielfalt kein Wunder, daß „unmögliche" Verkehrszeichen aller Art immer wieder auf den Bildseiten von Kraftfahrzeitschriften glossiert werden.

Um diesem Mangel bei den Aufschriften der Zusatztafeln abzuhelfen, hat die Niedersächsische Straßenbaudirektion vor einigen Monaten ein Verzeichnis von Zusatztafeln zum Warnzeichen „Allgemeine Gefahrenstelle" aufgestellt. Nach diesem Verzeichnis werden künftig nur noch folgende Aufschriften auf Zusatztafeln verwendet:

1. Straßenschäden
2. Vertiefungen neben der Fahrbahn
3. Seitenstreifen nicht befahrbar
4. Gewölbte Fahrbahn
5. Baustofflagerung
6. Enge Ortsdurchfahrt
7. Straßenbahn kreuzt
8. Straßenbahngegenverkehr
9. Feldbahn kreuzt
10. Radfahrer
11. Gegenverkehr
12. Vorsicht beim Überholen
13. Steinschlaggefahr
14. Sichtbehinderung durch Rauch
15. Manövergebiet
16. Länge...... m

Das Verzeichnis ist inzwischen durch den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr mit Erlaß vom 16. 10. 56 für die Straßenverkehrsbehörden des Landes Niedersachsen für verbindlich erklärt.

Die 46 bisherigen Zusatztafeln, die in Niedersachsen verwendet werden, sind nunmehr auf 16 verringert. Neben dem Text wird auch Tafelgröße, Schriftgröße und Schriftform einheitlich ausgeführt. Beispielsweise sind die bisherigen Aufschriften:

Aufgeschüttete Seitenräume
Loser Seitenraum
Seitenräume nicht befahrbar
Frisch geschüttete Seitenräume
Weiche Bankette
Lose Bankette

ersetzt durch die Aufschrift:

„Seitenstreifen nicht befahrbar"

Es steht zu erwarten, daß sich die übrigen Länder des Bundesgebietes diesem Vorhaben anschließen, so daß in absehbarer Zeit vor Gefahrstellen gleicher Art neben einheitlichen Verkehrszeichen auch überall durch Zusatztafeln mit gleichen Aufschriften gewarnt wird.

AUS DER  WELT

Lebendiges Recht

Wertminderung

„Die Geltendmachung eines merkantilen Minderwerts setzt nicht den Nachweis voraus, daß der Wagen verkauft und dabei wegen der Unfallfolgen ein geringerer Verkaufserlös erzielt worden ist."

(OLG Stuttgart, Urteil vom 23. 1. 57 – DAR 57, 98)

§§

Bei Unfall eines Ausländers in Deutschland gilt deutsches Recht

„Verursacht ein ausländisches Kraftfahrzeug in Deutschland einen Verkehrsunfall, so bestimmt sich die Haftung des Fahrers und des Eigentümers (Halters) nach deutschem Recht."

(BGH, Urteil vom 21. 12. 56 – DAR 57, 100)

§§

Einbiegen nach links

„Der nach links Einbiegende braucht im allgemeinen nicht damit zu rechnen, daß ein entgegenkommender Kraftfahrer ohne erkennbaren Grund fast die Straßenmitte benutzt."

(BGH, Urteil vom 6. 12. 56 – DAR 57, 106)

§§

Gemeingefahr

„Eine Gemeingefahr liegt nicht vor, wenn der angetrunkene Kraftfahrer seinen Wagen mit ganz geringer Geschwindigkeit in eine Parklücke zurücksetzt und dabei die Tür eines parkenden Wagens, hinter der dessen Fahrer sitzt, etwas eindrückt."

(OLG Hamm, Urteil v. 15. 11. 56 – DAR 57, 107)

§§

Sorgfaltspflicht gegenüber Fußgänger

„Ein Kraftfahrer kann zunächst damit rechnen, daß Fußgänger, die nachts den Fahrdamm betreten, beleuchtete Fahrzeuge erkennen und erst nach deren Vorbeifahrt die Straße überqueren."

(LG Bochum 4. 6. 56 – DAR 57, 110)

§§

Einfahrt in ein Grundstück

„Auch Anhalten beim Einfahren in ein Grundstück zwecks Öffnens des Einfahrttores ist Halten, sofern bei dem Anhalten auch nur teilweise die Fahrbahn in Anspruch genommen ist.

Andererseits gehört in solchen Fällen ein kurzes Halten zu dem Gesamtvorgang des Einfahrens und unterliegt somit der strengen Sorgfaltspflicht des § 17 StVO."

(OLG Köln, Urteil v. 13. 7. 56 – DAR 17, 111)

§§

Mitnahme von angetrunkenen Personen

„Die Straßenverkehrsordnung enthält kein ausdrückliches Verbot der Mitnahme von betrunkenen oder angetrunkenen Personen in einem Kraftfahrzeug. Je nach den Umständen des einzelnen Falles kann es jedoch geboten sein, die Mitnahme solcher Personen überhaupt abzulehnen oder diese doch nicht n e b e n dem Fahrzeugführer Platz nehmen zu lassen."

(BHG, Urteil vom 9. 8. 1956 – DAR 56, 338)

Gebührenerhebung für die Untersuchung der Kraftfahrzeuge zulässig

In Heft 4/1956 der ADAC-Motorwelt haben wir unter der Überschrift „Der Stein kam ins Rollen" von einem Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden vom 13. 1. 1956 berichtet. Nach dieser Entscheidung soll der Kraftfahrzeughalter zur Bezahlung der Gebühr für eine amtliche Untersuchung seines Fahrzeuges gemäß § 29 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) nicht herangezogen werden können, da es sich bei der Prüfung des Fahrzeuges um eine Amtshandlung handle, die überwiegend dem öffentlichen Interesse diene.

Diese Entscheidung hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel als Berufungsgericht aufgehoben und die Gebührenerhebung auf Grund der Bundesgebührenordnung für zulässig und rechtmäßig erklärt. Allerdings hat der Verwaltungsgerichtshof wegen der grundsätzlichen Bedeutung des Musterprozesses die Revision zum Bundesverwaltungsgerichtshof zugelassen, auch wenn es sich nur um einen Streitwert von 6,– DM handelt. Über den Ausgang des Revisionsverfahrens werden wir zur gegebenen Zeit berichten.

Dr. S.

Wann sind Reifen noch verkehrssicher

Der Bundesminister für Verkehr hat Richtlinien für die Beurteilung der Verkehrssicherheit von Reifen erlassen, die im W. Bertelsmann-Verlag KG, Bielefeld, Gütersloher Straße 21–23, erhältlich sind. Danach ist die Grenze der Verkehrssicherheit des Reifens erreicht, wenn die Profiltiefe in der Mitte des Laufstreifens nur noch etwa 1 mm beträgt. Werden derartige Reifen bei Überprüfung des Fahrzeuges durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder bei Verkehrskontrollen angetroffen, so ist der Fahrer darauf aufmerksam zu machen, daß die Grenze der Verkehrssicherheit des Reifens erreicht ist. Der Reifen muß in diesem Fall ausgewechselt, runderneuert oder nachgeschnitten werden.

Reifen, deren Profil an der Lauffläche weniger als 1 mm beträgt oder überhaupt kein Profil mehr aufweisen, sind nicht mehr verkehrssicher. Dem Fahrzeughalter wird unabhängig von einer etwaigen Bestrafung zur Auflage gemacht, für Abhilfe zu sorgen und das Fahrzeug zur Kontrolle wieder vorzufahren.

Lediglich bei Fahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit ist die Grenze der Verkehrssicherheit erst dann erreicht, wenn der Laufstreifen bis zur Zwischenbaugewebeschicht abgefahren ist.

Der Bundesgerichtshof hat in einer Entscheidung (Beschluß vom 12. 12. 1956 – DAR 57, 83) ausgesprochen, daß abgefahrene Reifen nur dann noch vorschriftsmäßig sind, wenn sie dem Fahrer gestatten, in *jeder Lage* den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Damit ist der Bundesgerichtshof der Auffassung des OLG Hamm entgegengetreten, Reifen seien nur unvorschriftsmäßig, wenn sie jederzeit durchgescheuert oder von einem auf der Fahrbahn liegenden Gegenstand durchstoßen werden können. Auch die vom OLG Koblenz vertretene Meinung, die schlechte Beschaffenheit der Bereifung könne durch eine entsprechend langsame und vorsichtige Fahrweise ausgeglichen werden, hat der Bundesgerichtshof nicht gebilligt. Er führt aus, daß eine vom schadhaften Zustand der Reifen abhängige übertrieben langsame Fahrweise nicht verkehrsüblich und noch dazu verkehrsbehindernd sei. Überdies müsse der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit den jeweiligen Verkehrsnotwendigkeiten anpassen und darf bei seinen Maßnahmen nicht durch die Rücksicht auf Mängel des Fahrzeuges beeinträchtigt werden. Deshalb seien abgefahrene Reifen nur dann noch vorschriftsmäßig, wenn sie dem Fahrer gestatten, in jeder Lage den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden.

Dr. S.

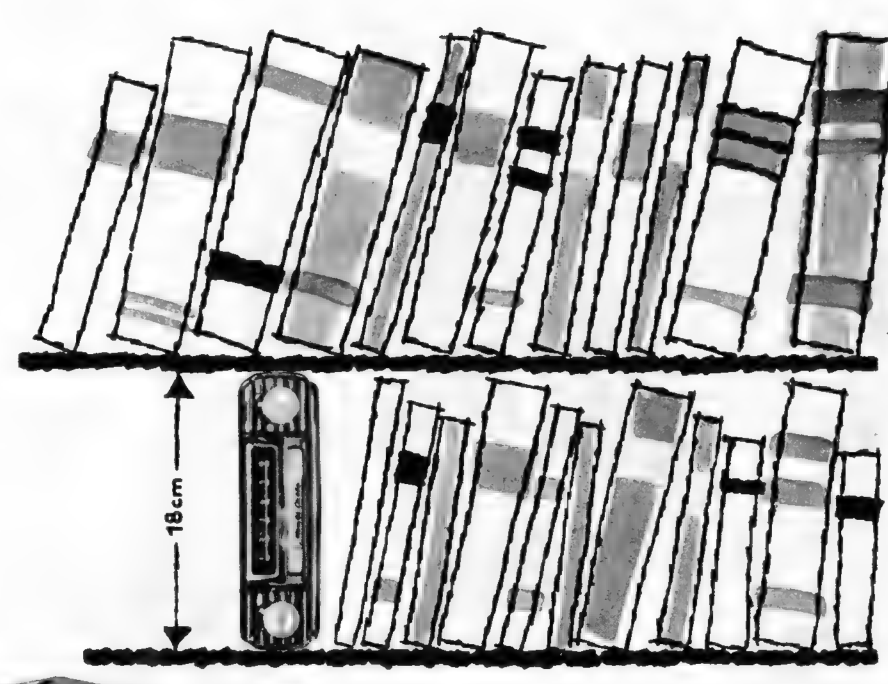
Wo beginnt und endet die geschlossene Ortschaft?

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) verwendet mehrfach den Begriff „geschlossene Ortschaft". So ist beispielsweise bei den Verkehrsbeschränkungen, der Abgabe von Warnzeichen, der Regelung der Vorfahrt, beim Verhalten der Radfahrer und Fußgänger von „geschlossener Ortschaft" dergestalt die Rede, daß innerhalb geschlossener Ortschaften andere Regeln gelten sollen als außerhalb geschlossener Ortschaften. Es ist deshalb wichtig, zu wissen, wo die geschlossene Ortschaft beginnt und wo sie endet. Die geschlossene Ortschaft gewinnt noch an Bedeutung, sobald das geplante Geschwindigkeitsbegrenzungsgesetz in Kraft getreten ist, das innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 50 km/h vorsieht.

Die StVO gibt selbst eine Antwort auf die aufgeworfene Frage und legt verbindlich fest, daß die Grenzen der geschlossenen Ortschaft durch die Ortstafeln bestimmt werden. Die geschlossene Ortschaft reicht demnach von Ortstafel zu Ortstafel. Sie beginnt an der Ortstafel am Ortseingang und endet an der Ortstafel am jenseitigen Ortsausgang. Dabei spielt es keine Rolle, ob die geschlossene Bauweise tatsächlich an die Ortstafeln heranreicht. Auch wenn die Straße in Höhe der Ortstafel nicht mit Häusern bebaut ist, beginnt dennoch die geschlossene Ortschaft an der Ortstafel. Nach Einführung der generellen Geschwindigkeitsbegrenzung muß deshalb der Kraftfahrer die innerorts vorgeschriebene höchstzulässige Geschwindigkeit vom Beginn der Ortstafel beachten und darf sie bis zur Ortstafel am jenseitigen Ortsausgang nicht überschreiten. Auf die Bebauung mit Häusern beiderseits der Straße kommt es nicht an.

Dr. S.

Kaum größer als ein Buch





Der neue Autosuper

becker *Monte Carlo*

klein

In einem Stahlblechgehäuse von 18 x 17 x 5 bis 8 cm sind Stromversorgungs- und Empfängerteil gemeinsam untergebracht. Der bisher getrennt zu montierende Umrichterteil wurde damit konstruktiv einbezogen: So entstand das raumsparende Einblockgerät. Außerdem wurden erstmalig teilweise gedruckte Schaltungen verwendet. So ist der Becker-MONTE CARLO kaum größer als ein Buch. Zusätzlich ergab sich durch diese Bauweise eine noch größere Betriebssicherheit. Alles in allem: Wie geschaffen für den Einbau in Klein- und Kleinstwagen.

leistungs-stark

Das MONTE CARLO-Gerät setzt in Empfangsleistung, Trennschärfe und Tonwiedergabe die Tradition der bewährten Modelle der „Rennstreckenserie" von Becker-Autoradio erfolgreich fort.

preiswert

Das MONTE CARLO-Gerät ist sowohl in Universalausführung als auch in Spezialausführung für nahezu alle PKW- und LKW-Typen lieferbar. Die Wellenbereiche (Lang- und Mittelwelle) werden durch eine Drucktaste geschaltet. Auch bei diesem Becker-Autosuper kann der Kurzwellen-Adapter „REIMS" sowie ein Zweitlautsprecher angeschlossen werden.

DM 169,—
ohne Zubehör

becker
autoradio



MOTOR-WELT ROLLER-TEST

In einer geschickten, rund 50 Vorzüge umfassenden Aufgliederung führt die findige NSU-Werbung an erster Stelle 10 Punkte fürs Auge und 12 für die Bequemlichkeit an, für die Sicherheit werden dann 4 und für den Geldbeutel ebenso viele Argumente aufgezählt, fürs Herz werden Höchstgeschwindigkeit und Bergsteigevermögen ins Treffen geführt, und schließlich erhält der Techniker neben interessanten Abmessungen eindrucksvolle Motor-, Getriebe- und Fahrwerksdaten gereicht. Aber erst zwischen den Zeilen dieser fleißigen Prima-Analyse ist der wesentliche Rest der bestimmenden Erfolgsgründe für die bisher gefertigten 150 000 NSU-Roller herauszulesen: Grundkonstruktion Lambretta, die Marke NSU, klassisches Rollerformat, formrichtiger Gebrauchsgegenstand mit Charme, korrekter Gegenwert für den Kaufpreis, Kundendienst und Werbung. Bei dieser reichen Summe markiger Garanten des Erfolges heißt es für den Tester, wie immer, kühlen Kopf bewahren!

Start: Mit dem Zündschlüssel wird der Benzinhahn geöffnet und der Elektroanlasser betätigt. Ein Zugdruckknopf links am Armaturenbrett schließt und öffnet die Startblende und tupft den Schwimmer. Gedanken über mangelnde Exaktheit sind überflüssig, denn nachweislich erfüllt sich auch im tiefsten Winter die Hoffnung auf sofortigen Start. Für einen Zweitakter hervorragend rund und verläßlich ist der Standlauf. Unabhängig von Außentemperatur und Betriebswärme des Motors dreht er im Stand vollkommen regelmäßig, setzt Takt neben Takt ohne jedes Gekecker. Als Gründe hierfür sind disziplinierte Standlauffüllung und nicht zuletzt die um den Elektrostarter vermehrten Schwungmassen zu nennen. Demgemäß liegt auch die ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im direkten Gang extrem tief: 20—25 km/h Bummeltempo ist mühelos einzuhalten, wenn man den Motor dabei leicht ziehen läßt.

Leistungsabgabe: 58/57 mm Hub/Bohrung, 147 ccm, Verdichtung 1 : 6,3. Mit 6,2 PS bei 5000 U/min sicher kein Hochleistungs-, sondern eher ein Drosselmotor, dessen höchstes Drehmoment von rund 1,15 sich bei 3000 U/min einstellt. Man verkneife sich jedoch übertriebene Erwartungen. Als 8"-Roller sind der Prima fahrwerksmäßig keinerlei Eignungen für 100 km/h Spitze gegeben, es ist daher nichts weiter als eine von der Gesamtauslegung her diktierte vernünftigte Beschränkung, wenn die Höchstgeschwindigkeit rund um 75 km/h zu suchen und auch zu finden ist. Den Berg hinunter überschreitet die Tachonadel leicht 80 km/h, seine über 6000 U/min dreht der Motor da noch in aller Ruhe, und hierbei, wie auch im mittleren wie im unteren Drehzahlbereich, ist sein Vibrationsverhalten geradezu musterhaft gut. Am Berg darf man nicht ungeduldig werden. Die Prima ist kein Bulldog. Erst bei 40 km/h fährt man mit dem höchsten Drehmoment, weil hierbei am Berg aber schon der Zweite paßt, darf man sich nicht schaltfaul nennen lassen. Bei 70 km/h dreht der Motor da noch in aller Ruhe, und wie Messungen besagen, bleibt man dabei nicht weit von 4 Liter auf 100 km Verbrauch. Mit der Beschleunigung der Prima beim Durchschalten groß anzugeben, wäre unklug, denn 50 km/h in 10 Sekunden und 70 km/h in 25 Sekunden sind keine Parade-, sondern schlichte Rollerwerte. Wie bei dieser gutmütigen Leistungscharakteristik nicht anders zu erwarten, kennt der Prima-Motor keinerlei Hochleistungsallüren, wie Kerzenempfindlichkeit, harten Lauf, Kolbengeräusch oder aufdringliche mechanische Geräusche von Kurbeltrieb, Getriebe oder Kraftübertragung. Das Lüfterrad ist kaum zu hören, und Ansaug- wie Auspuffseite sind beispielhaft tief gedämpft. Ein Zweitakter, der auch einer empfindlichen Natur nicht auf die Nerven fallen kann. Testverbrauch 3.7 Liter auf 100 km.

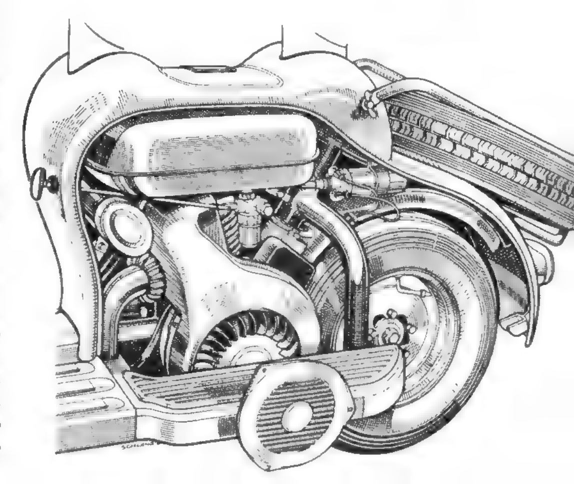
Getriebe: Der Kupplungseingriff ist bei recht leichtgängigem Hebel sehr gut dosierbar und sauberes Trennen ist beim Auskuppeln garantiert. Der erste Gang reicht bis 25 km/h, der zweite bis 50 km/h, der dritte bis 75 km/h und darüber. Diese Stufung läßt bei dem verfügbaren Leistungsverlauf keinen Wunsch offen. Wenn noch ein Schaltdrehgriff gefunden würde, mit dem man den mittleren Gang nicht mehr überschalten kann, wäre die gleiche Sicherheit wie bei Fußhebeln gegeben.

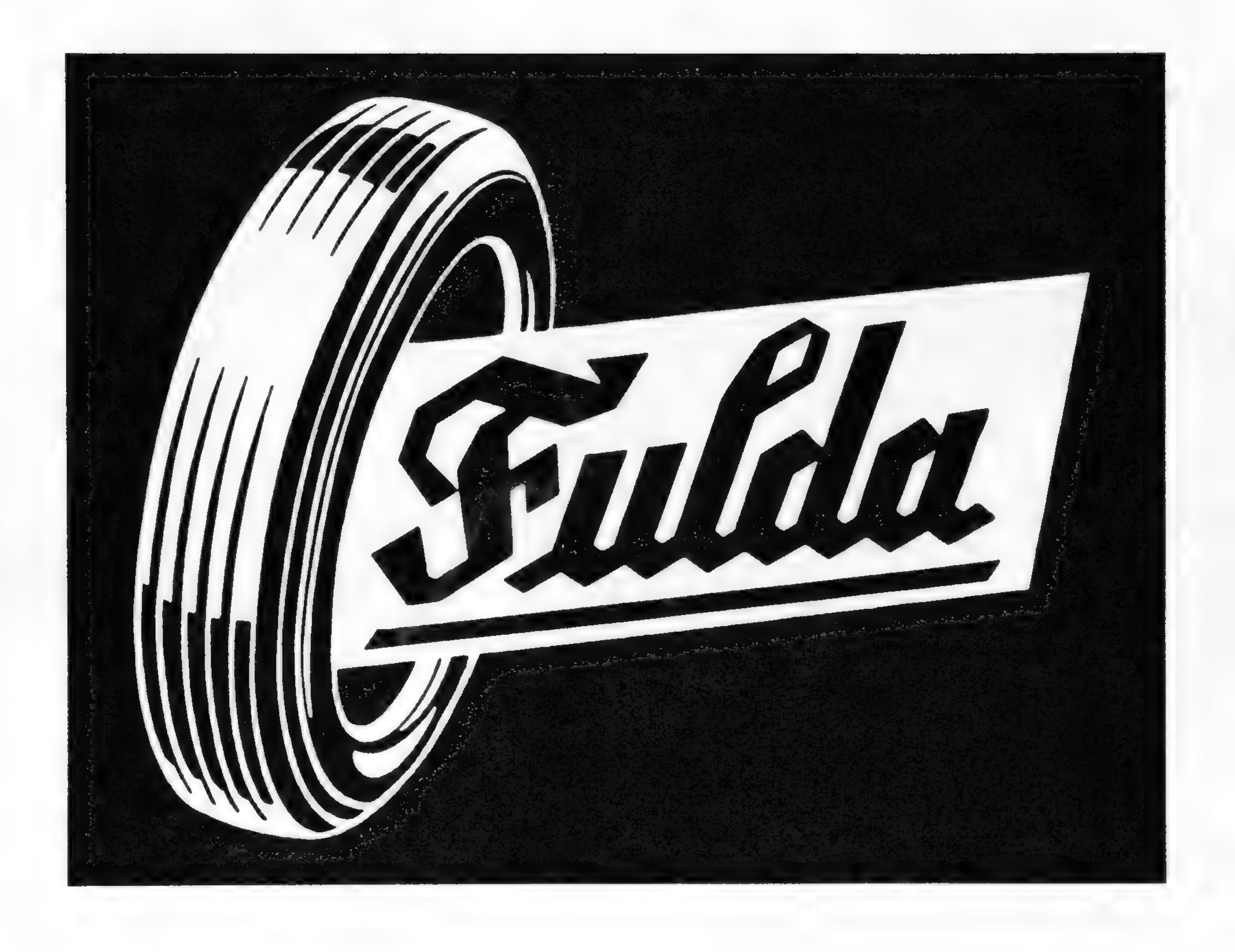
Fahrwerk und Form: Es ist für den technisch Interessierten ein immergrünes Erlebnis, an Motor- und Fahrwerksauslegung der Prima jene letzte Gültigkeit des Aufbaus und der Linien zu erkennen, die diesem kleinrädrigen Roller zu seinem sagenhaften Erfolg verholfen hat. Rollertechnik in gekonntester, beständigster Form: 4,00—8-Zoll-Ballonräder, nur 1260 mm Radstand, nicht irgendein greifbarer Motorradmotor, sondern ein echtes Rollertriebwerk von ganz speziellem, mustergültig geschlossenem Aufbau, freier Durchstieg, eine leicht gehaltene und daher nicht kopflastige Frontpartie. Auf dieser einzig richtigen konstruktiven Basis konnten die charakteristischen Lambretta-Prima-Formen entstehen. Die 130 kg Eigengewicht sind weder beim Rangieren noch während der Fahrt spürbar. Sie ist nicht massig-massiv wie ein Überroller, sondern von überzeugender Handlichkeit und ausgezeichnet wendig. Einer der wenigen Roller, die man bedenkenlos jeder Frau empfehlen kann.

Führung und Federung: Angesichts der Prima stehen wir vor der etwas seltsamen Tatsache, daß ein für vorwiegend gute Straßen ausgelegtes Fahrwerk es innerhalb eines halben Jahrzehnts nicht nötig hatte, sich landläufigen deutschen Straßenverhältnissen voll anzupassen. Das Vorderrad wird beidseitig von nicht zu kurzen Schwingen gezogen, eine Bauweise, wie sie an und für sich Rollerrädern sehr zustatten kommt. Auch der Verlauf der Federkennung kann schwerlich noch verbessert werden. Das Vorderrad spricht über Unebenheiten spielend leicht an, der Hauptfederungsbereich ist genügend groß, und zum merklichen Durchsetzen der Federung wird es höchstens auf Feld- und Waldwegen kommen. Aber gerade eine so funktionsfleißige Vorderradfederung ruft gebieterisch nach einem hydraulischen Dämpfer, und weil das frühere Lambretta- und jetzige Prima-Volk offensichtlich von verchromten Zierleisten mehr hält als von perfekter Vorderradfederung, hat man sich mit der Feststellung zu begnügen, daß das Vorderrad zwar freudig ein-, aber ebenso lustig schnell wieder zurückfedert und dieses ungedämpfte Zurückfedern die ganze Frontpartie beunruhigt. Das Hinterrad hingegen hat einen hydraulischen Dämpfer, muß das Vorderrad aber um den großen Federweg beneiden. Brems- und Beschleunigungskräfte wirken sich am sehr kurzen Hinterrad-Schwingarm nicht gerade positiv aus, beim Bremsen wie beim Beschleunigen neigt das Hinterrad zum Stempeln, wenn es schlechte Straße oder Kopfsteinpflaster unter sich hat. Soziuslast verbessert das Gesamtfederungsverhalten merklich. Freihändigfahren — tunlichst unterlassen! —, läßt die Grenzen der Lenkstabilität erkennen. Saubere Geradeausfahrt erfordert saubere Lenkerführung, darin liegt enthalten, daß die Prima deutlich auf seitlichen Lenkerdruck reagiert. Sie verträgt in Kurven die verrückteste Schräglage, muß dabei ruhig geführt werden, und ist überdies gut schienenfromm.

Ausstattung: Tief Kopfnicken beim Tacholesen. Reserveleuchtanzeige, aber kein Reservehahn. Glatter Preßblechlenker ohne Kabelgewirr. Ausreichendes Licht. Langhubige Sattelfederung, nicht lasteinstellbar. Beim Start immer an Abstellstütze denken! Kein Handschuhkasten, Taschenhaken hoch genug. Werkzeug? 1400-Test-Kilometer, nur eigenen Kerzenschlüssel bei Kontrollen aus der Tasche geholt.

J. F. D.





Das
Markenzeichen
für
Qualitätsbereifung

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A.





Ja, zum Einkehren und Rasten gibt es wirklich genug Gelegenheiten und Plätze. Man muß nur etwas suchen können! *Foto: Verfasser*

UNBEKANNTE EIFEL

Oben: Malerisch weitet sich die Landschaft in der Eifel aus, und viele Touristen kommen gleich mit Block und Zeichenstift, um diese Gegend auf dem Papier festzuhalten. *Foto: Verfasser*

Unten: Viele, zum Teil schon stark verwitterte Burgruinen kann man in der Eifel finden. Hier die Löwenburg von Monreal in der Nähe von Mayen. *Foto: Bavaria*



Es gibt für jede Landschaft eine Bezeichnung, die wesentlich ihren Charakter ausdrückt. Die Alpen sind grandios und erhaben, die Norddeutsche Tiefebene erstreckt sich flach und eintönig, der Main windet sich lieblich und romantisch – und wo man nichts Besonderes an einer Landschaft finden kann, da sagt man: Sie ist schön oder man benutzt einen anderen Allgemeinplatz.

Wenn man in diesem Sinne die Eifel charakterisieren will, muß man sagen: Sie ist schwermütig und ernst. Sie bietet sich nicht platterdings an. Sie schließt sich eher ab. Sie umgibt sich mit dem Mantel der Kargheit. Aber das erhöht ihren Reiz.

Wer zum erstenmal in die Eifel fährt, der wird vielleicht von einem Westwind oder einer drohenden Wolkenwand scharf angefaßt, aber er wird auch spüren: Das ist die Eifel, und zu einer solchen Landschaft gehören der Sturm und das Bild der wandernden Wolken. In dieser Verwandtschaft zeigt sie das, was ihr Wesen ist.

Man lernt die Eifel nur flüchtig kennen, wenn man sich mit den Randgebieten begnügt. Erst in ihrem Innern erschließt sie sich ganz: In den Gebieten der Vulkaneifel, der Hocheifel, der Schneeeifel und des Hohen Venn.

In der Vulkaneifel zeigt sich die Landschaft ernst. Vor allem die Maare üben eine ganz besondere Wirkung aus. Sie liegen als Kraterseen erloschener Vulkane unbewegt da. Eine tiefe Einsamkeit umgibt sie. Dort hören das Leben und die Bewegung auf. Die meisten dieser Maare liegen im Gebiet um Manderscheid und Daun. Die bekanntesten unter ihnen sind: das Totenmaar, das Pulvermaar, das Meerfeldermaar und das Schalkenmehrenermaar. Das Pulvermaar ist mit 74 Meter der tiefste See außerhalb der Alpen.

An die Vulkaneifel, die ihresgleichen nur mehr in der französischen Auvergne hat, schließt sich im Norden die Hocheifel an. Hier ragen die Kuppen der Nürburg und der Hohen Acht, Namen, die mit dem Renngeschehen des internationalen Motorsports eng zusammenhängen. Hier auf dem Nürburgring werden alljährlich Motorrad- und Wagenrennen ausgetragen. Dann wird die Stille der Eifel unterbrochen, und das Dröhnen der Motoren erfüllt die Luft. Aber ist das Rennen vorbei und sind die Massen der Zuschauer abgefahren, liegt der Nürburgring abgeschieden wie immer da.

Seit 1927 geht das Jahr für Jahr so, seitdem Männer des ADAC das Werk begannen. Noch heute gilt der Nürburgring als interessanteste Rennstrecke der Welt, als Mekka der Motorsportbegeisterten. Er hat durch 30 Jahre nichts von seiner Berühmtheit verloren. Und wenn am 26. Mai das III. Internationale 1000-Kilo-



Um gegen den Wind geschützt zu sein, sind auch heute noch viele Gehöfte in hohe Hecken eingeschlossen. *Foto: Verfasser*

meter-Rennen abrollt, dann wird die Strecke erneut verbessert und gesichert sein.

Über das Bitburger Land geht es in die Schnee-Eifel, kurz die Schneifel genannt. Hier treffen Eifel und Ardennen zusammen. An den Kanten der Höhenzüge und in den Tälern liegen die Dörfer. Mächtige Wälder erstrecken sich, aber auch waldlose Bergrücken ragen dazwischen auf. Im Norden dehnt sich das Hohe Venn, eine moorige, etwa 600 m hoch gelegene Fläche. Die Häuser und Höfe ducken sich hinter riesige Baumhecken, um vor Schneewehen und Stürmen geschützt zu sein. Wer die echte Eifel erleben will, der muß weit hineinfahren. Er darf nicht an der Peripherie haltmachen!

Die Eifel ist angefüllt mit alten Städten, Dörfern, Burgen und Klöstern. Gewiß, die Burgen sind ziemlich verwittert, aber dafür haben sie sich dem felsigen Charakter der Landschaft angepaßt, wie die Ruinen der Burgen von Manderscheid, Neuerburg, Kronenburg, Dasburg, Kyllburg, Virneburg, Monreal und die Nürburg, um nur einige zu nennen.

Am Rande der Eifel liegen Städte wie Aachen, Köln, Bonn, Koblenz und Trier. Im Nordwesten jedoch erstreckt sich das gesamte Ruhrgebiet mit seinen vielen Millionen Menschen. Von dort aus bis zur Eifel sind es nur etwa 130 bis 150 km.

Das ist die große Chance der Eifel, daß sie vor den Toren der Industriestädte liegt, daß sie als Ziel für die wochenend- und urlaubshungrigen Großstädter dienen kann. – Als Wochenend- und Urlaubsziel. Das sei unterstrichen, denn es stimmt einfach nicht, daß man die Eifel nur als Landschaft durchfahren darf, daß es im übrigen dort hinterwäldlerisch und einsam sei, und es dort keine brauchbaren Hotels und Gaststätten gäbe.

Bliebe noch etwas über die Eifeler Straßen zu sagen. Die Eifel ist eine Art Notstandsgebiet. Man tut behördlicherseits etwas für dieses Gebiet. Man will es wirtschaftlich und touristisch erschließen. Die Straßen, die die Eifel durchziehen, sind meist in ausgezeichnetem Zustand. Das gilt nicht nur für die Bundes-, sondern auch für die Nebenstraßen. Manche Straßen winden sich durch die engen Täler und begleiten die Flüsse. Sie sind sehr kurvenreich und sehr wenig befahren. Wer also entsprechende Ambitionen hat, dem sind keine Schranken gesetzt. Noch besser, man besucht den Nürburgring und kurvt dort eine Runde nach der anderen. Das macht viel Spaß, und man lernt auch was dabei. Der Nürburgring ist zu normalen Zeiten für den Interessenten offen. Eine kleine Gebühr, und schon kann man losfahren.

Nebenbei, am 26. Mai findet die nächste große Veranstaltung statt. Es ist das III. Internationale 1000-Kilometer-Rennen des ADAC mit dem Weltmeisterschaftslauf der Konstrukteure und den Läufen zur Deutschen Automobil-Meisterschaft 1957. (Darüber finden Sie an anderer Stelle in diesem Heft eine ausführliche Würdigung).

Wie wär's, wenn Sie am 25. und 26. Mai einen Abstecher in die Eifel wagten: Am Samstag eine Rundfahrt und am Sonntag dann das Rennen! Viel Spaß!

Kurt Dörpinghaus



Oben: Noch sehr gut erhalten ist das bekannte Schloß Bürresheim im Nettetal, das von Mayen aus leicht zu erreichen ist. *Fotos: Bavaria (2)*

Unten: Eigenartig sind die von erloschenen Vulkanen stammenden Kraterseen. Unser Bild zeigt das sogenannte Totenmaar im Kreis Daun.





1

Südfranzösischer Bilderbogen

Wir fahren auf der alten Römerstraße von Lyon aus das Rhônetal abwärts dem Mittelmeer zu. Wagen aller Herren Länder rauschen mit uns gen Süden in Richtung Côte d'Azur. Tiefblau wölbt sich der Himmel über der rötlichen Erde der Provence. Hell leuchtet die Sonne und taucht Berge und Täler, Städte und Dörfer in ein warmes Licht.

Nußbaumchausseen wechseln mit schattigen Platanenalleen, und an den sanften Hängen des Rhônetales dehnen sich, soweit das Auge reicht, Obstplantagen und Weingärten, Gemüsefelder und Olivenhaine. Einsam liegt auf einem Berg, umgeben von schlanken, dunklen Zypressen, ein großer Bauernhof. Scharf heben sich die Umrisse von dem Hintergrund des südlichen Himmels ab. Wie eine griechische Bergsiedlung sieht das Ganze von weitem aus. Nirgendwo in Frankreich ist die Erinnerung an die große Zeit des Altertums so lebendig wie hier in der Provence. Schon der Name deutet darauf hin, denn Frankreichs Provence ist die alte römische „Provincia Narbonensis", die das mächtige Rom mit Gallien und Spanien verband. Zahllose Kulturdenkmäler in Nîmes, Oranges, Arles, Aix en Provence und vielen anderen Städten, die Überreste griechischer Tempel und römischer Theater, antiker Wasserleitungen und Monumente sind stumme Zeugen dieser längst vergangenen Zeit. Aber auch die Spuren des Mittelalters sind in der Provence überall festzustellen. Da ist Avignon mit dem berühmten Papstpalast, der alten Brücke über die Rhône und den mittelalterlichen Stadtmauern und Häusern, Straßen und Plätzen. Da sind die vielen Ruinen der ehrwürdigen Ritterburgen, die von hohen, steilen Felsen stolz auf Dörfer und Städte herabschauen. Auf diesen Burgen entstand im 12. Jahrhundert die Sangeskunst der Troubadours, jener provençalischen, ritterlichen Dichter, welche in ihren Liedern die Frauen und die Liebe besangen und ihre Verse zu eigenen Melodien an den Fürstenhöfen des Mittelalters vortrugen. Von der Provence aus breitete sich die Kunst des Minnesangs über Frankreich und die anderen europäischen Länder aus.

Die Provence mit der Riviera ist ein schönes Land, das uns alle Trübsal der Welt vergessen läßt. Schon Anfang Januar fangen hier die Krokusse und die Schneeglöckchen, die Narzissen und Primeln an zu blühen. Es folgen die Stiefmütterchen und Veilchen, die Mimosen und Akazien, die Rosen und Bougainvillen, der Oleander und Jasmin, und so geht es fort bis tief in den Sommer hinein. Eine geheimnisvolle Anziehungskraft geht von diesem Lande aus und zieht auch uns unwiderstehlich in seinen Bann.

Über dieses friedliche Land weht im Frühjahr der gefürchtete Mistral, ein kalter, trockener, heftiger Nordweststurm, der bei tiefblauem Himmel über Südfrankreich dahinfegt und auf den Feldern und in den Gärten oft schweren Schaden anrichtet. Doch der Mensch weiß sich gegen die Naturgewalten zu schützen. So haben die provençalischen Bauern auf ihren Feldern in Abständen von 200–300 m dichte Zypressenhecken angepflanzt, die auch den stärksten Wind brechen.

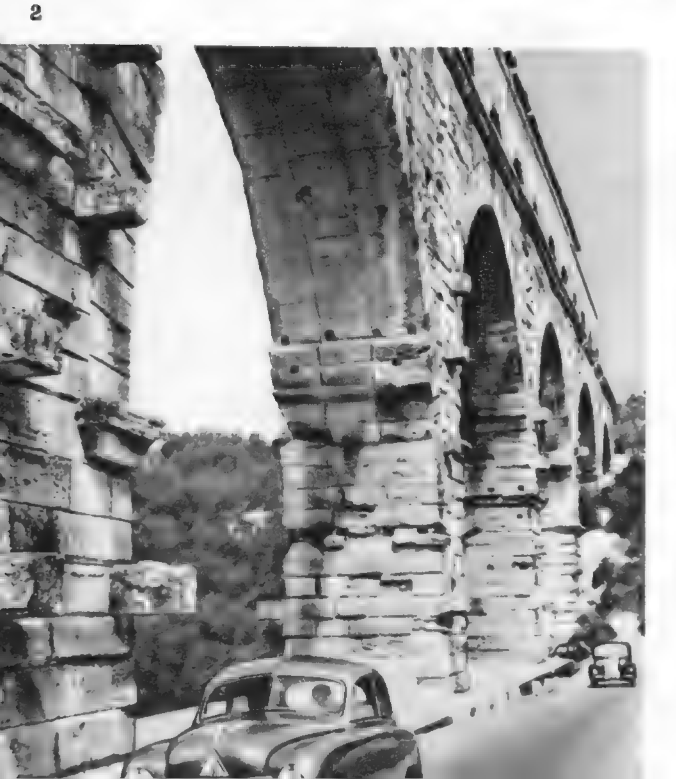
Zwischen Avignon und Valence liegt das Städtchen Montélimar. Es birgt keine ehrwürdigen Bauten wie Arles, Nîmes oder Avignon, und doch genießt es Weltruf, und zwar durch den Mandelanbau seiner Umgebung. Im 19. Jahrhundert war es eines der wichtigsten Mandelzentren Europas, und noch heute liegt dieses reizende Landstädtchen in Mandelplantagen eingebettet, die seine Existenzgrundlage bilden.

Auf dem Marktplatz sehen wir rechts und links von uns zwei größere Gebäude mit der farbigen Aufschrift: Fabrique de Nougat, Nougatfabrik. Wir besichtigen eine solche Fabrik und können den ganzen Herstellungsgang verfolgen. Er wird nach uralten Rezepten, die sorgfältig gehütet werden, vorgenommen. Mandeln, Nüsse, Pistazien und Früchte aller Art werden mit Zucker und Honig in großen Schleuder- und Zugmaschinen vermischt und zu einer zähen Masse verarbeitet, die anschließend maschinell geformt, glasiert und verpackt wird. Von Montélimar aus geht das Erzeugnis in alle Welt, wo es immer neue Freunde gewinnt.

Ein urwüchsiges Volk lebt in der Provence. Voller Liebe hängt es an seiner schönen Heimat und den alten Sitten und Gebräuchen. Zwar sind die schmucken provençalischen Volkstrachten aus dem Alltagsleben gewichen; vergessen jedoch sind sie nicht. Bei Volksfesten und an Feiertagen werden sie wieder hervorgeholt und von jung und alt voller Stolz getragen. Wenn die Sonne am Himmel höher steigt und die harte Arbeit in den Obstplantagen und Weingärten, auf den Gemüse- und Reisfeldern wegen der allzu großen Hitze unterbrochen werden muß, dann strömen Bauern und Knechte in die Dörfer zurück, setzen sich in die kleinen Cafés und laben sich am herrlichen Provencewein. Im Schatten großer Platanen finden sich die Holzkugelspieler zusammen und spielen ein uraltes Spiel, das fast nach den gleichen Regeln wie unser Marbelspiel durchgeführt wird.

Je weiter wir gen Süden kommen, desto trockener und kahler wird die Landschaft.

2



1 Nizza, der Mittelpunkt und Luxuskurort der Côte d'Azur ist der Ort großartiger Feste, von denen der Karneval auf uralte Vorstellungen zurückblickt. Ein besonderer Stolz der Stadt sind die modernen, eleganten Hotels und die breiten Boulevards mit Palmen und Blumen.

2 Der Pont du Gard, einer der monumentalsten Baureste der Antike, ist ein ausgezeichnet erhaltener römischer Brückenviadukt, erbaut 19 v. Chr. Der Bau war Bestandteil einer römischen Wasserleitung.

3 Ein beliebter Sport der Südfranzosen ist „Jeu de boule", ein Holzkugelspiel. Wenn immer es die Zeit zuläßt, versammeln sich die Spieler auf der eigens angelegten Bahn.

4 Terrassenförmig schmiegen sich die Häuser, Hotels und Villen von Monte Carlo an die Hänge der Seealpen. Im Vordergrund der Yachthafen. Fotos: Verfasser (4)

Korkeichenwälder wechseln mit öden, steinigen Flächen, auf denen wilde Kakteen und einzelne Agaven wachsen. Oleanderbüsche, die „Rosen der Wüste", stehen zu Hauf und bilden ein einziges Meer von rosenroten, schwer duftenden Blüten.

Leise singt unser Motor sein ruhiges Lied. Doch plötzlich mischt sich ein fremder Ton hinein, ein gleichmäßig auf- und abschwellendes Geräusch ist zu hören. Ich stutze und verlangsame die Fahrt. „Was kann das sein? Schleift irgendetwas bei der Umdrehung der Räder? Löst die Hitze Pannen aus, die in unseren Breiten nicht vorkommen?" Ich steige aus. Und was höre ich? Ein lautes, durchdringendes Zirpen, das Konzert der berühmten Singzikaden, die mich an der Nase herumgeführt haben. Tausende dieser kleinen Sänger müssen links und rechts der Straße in Büschen und Sträuchern hocken. Ununterbrochen lassen sie ihr lautes Zirpen ertönen. Vorsichtig gehe ich abseits der Straße, um einen solchen Schreihals aufzuspüren und einzufangen. Richtig, dort auf dem warmen Stein neben dem Oleanderbusch sitzt ein solcher Kerl. Ich schleiche mich heran. Das Tierchen scheint mich nicht zu bemerken, doch als ich meine Hand ausstrecke, spritzt es plötzlich einen grünen Saft dagegen, fliegt schnell davon und läßt mich verdutzt zurück. Unentwegt, als wenn nichts geschehen wäre, singt das übrige Volk sein eintöniges Lied, das schon manchen Fremden aus nördlichen Gegenden zur Verzweiflung gebracht hat. Doch den Bewohnern der Provence macht dieses Konzert gar nichts aus, sie lieben die kleinen, grillengroßen Tiere und glauben, daß sie ihnen Glück bringen. Jung und alt schätzen daher Schmuckstücke in der Form von Singzikaden.

3

Ein Erlebnis besonderer Art ist indessen die schöne Riviera. Nicht nur der Reichtum und die Eleganz, der Luxus und die mondäne Geselligkeit machen Cannes und Antibes, Nizza und Monte Carlo so interessant, sondern vor allem auch die Schönheit der Landschaft und die Milde des Klimas. Tiefblau liegt das Mittelmeer vor uns. Von einem goldenen Schimmer überzogen, leuchten die weißen Luxushotels und Häuser von Nizza in der abendlichen Sonne. Was tut man schon abends in Nizza? Man bummelt. Als die großen Bogenlampen über den breiten Boulevards aufleuchten und die Hotels im Glanze ihrer Lichter erstrahlen, erleben wir ein Bild von märchenhafter Schönheit.

Als wir am nächsten Tage auf der Grande Corniche nach Monte Carlo fahren, muß unser Wagen tüchtig klettern. In zahllosen Serpentinen, an steilen Abhängen und tiefen Schluchten vorbei windet sich die Straße die Seealpen hinauf. Wir halten an, um einen Blick auf das unter uns liegende Ufer und das weite azurblaue Meer zu werfen. Rötlich leuchtet das Gestein der Berge in der Sonne, blauviolett sind die Schatten der Felsen und Grate, und vor uns liegt in der Tiefe Monte Carlo, dessen Häuser und Villen sich terrassenförmig den Bergen anschmiegen. Hier genießen wir die Schönheit der Côte d'Azur noch einmal in vollen Zügen.

Die grüne, patinaüberzogene Kuppel hebt sich weit sichtbar aus dem Häusermeer heraus, einst das Paradies rubelschwerer Großfürsten und Magnaten. Mag auch der Glanz dieses alten „Monte Carlo" verblichen sein, der Liebreiz und die Anmut sind dieser schönen Stadt geblieben. Im Schutze des Hafens wiegen sich elegante Hochseejachten, aus der Ferne grüßen die Berge der italienischen Riviera. Das sind Impressionen, die man nie vergessen kann.

Dr. G. Otto

4





1

Südfranzösischer Bilderbogen

Wir fahren auf der alten Römerstraße von Lyon aus das Rhônetal abwärts dem Mittelmeer zu. Wagen aller Herren Länder rauschen mit uns gen Süden in Richtung Côte d'Azur. Tiefblau wölbt sich der Himmel über der rötlichen Erde der Provence. Hell leuchtet die Sonne und taucht Berge und Täler, Städte und Dörfer in ein warmes Licht.

Nußbaumchausseen wechseln mit schattigen Platanenalleen, und an den sanften Hängen des Rhônetales dehnen sich, soweit das Auge reicht, Obstplantagen und Weingärten, Gemüsefelder und Olivenhaine. Einsam liegt auf einem Berg, umgeben von schlanken, dunklen Zypressen, ein großer Bauernhof. Scharf heben sich die Umrisse von dem Hintergrund des südlichen Himmels ab. Wie eine griechische Bergsiedlung sieht das Ganze von weitem aus. Nirgendwo in Frankreich ist die Erinnerung an die große Zeit des Altertums so lebendig wie hier in der Provence. Schon der Name deutet darauf hin, denn Frankreichs Provence ist die alte römische „Provincia Narbonensis", die das mächtige Rom mit Gallien und Spanien verband. Zahllose Kulturdenkmäler in Nîmes, Oranges, Arles, Aix en Provence und vielen anderen Städten, die Überreste griechischer Tempel und römischer Theater, antiker Wasserleitungen und Monumente sind stumme Zeugen dieser längst vergangenen Zeit. Aber auch die Spuren des Mittelalters sind in der Provence überall festzustellen. Da ist Avignon mit dem berühmten Papstpalast, der alten Brücke über die Rhône und den mittelalterlichen Stadtmauern und Häusern, Straßen und Plätzen. Da sind die vielen Ruinen der ehrwürdigen Ritterburgen, die von hohen, steilen Felsen stolz auf Dörfer und Städte herabschauen. Auf diesen Burgen entstand im 12. Jahrhundert die Sangeskunst der Troubadours, jener provençalischen, ritterlichen Dichter, welche in ihren Liedern die Frauen und die Liebe besangen und ihre Verse zu eigenen Melodien an den Fürstenhöfen des Mittelalters vortrugen. Von der Provence aus breitete sich die Kunst des Minnesangs über Frankreich und die anderen europäischen Länder aus.

Die Provence mit der Riviera ist ein schönes Land, das uns alle Trübsal der Welt vergessen läßt. Schon Anfang Januar fangen hier die Krokusse und die Schneeglöckchen, die Narzissen und Primeln an zu blühen. Es folgen die Stiefmütterchen und Veilchen, die Mimosen und Akazien, die Rosen und Bougainvillen, der Oleander und Jasmin, und so geht es fort bis tief in den Sommer hinein. Eine geheimnisvolle Anziehungskraft geht von diesem Lande aus und zieht auch uns unwiderstehlich in seinen Bann.

Über dieses friedliche Land weht im Frühjahr der gefürchtete Mistral, ein kalter, trockener, heftiger Nordweststurm, der bei tiefblauem Himmel über Südfrankreich dahinfegt und auf den Feldern und in den Gärten oft schweren Schaden anrichtet. Doch der Mensch weiß sich gegen die Naturgewalten zu schützen. So haben die provençalischen Bauern auf ihren Feldern in Abständen von 200–300 m dichte Zypressenhecken angepflanzt, die auch den stärksten Wind brechen.

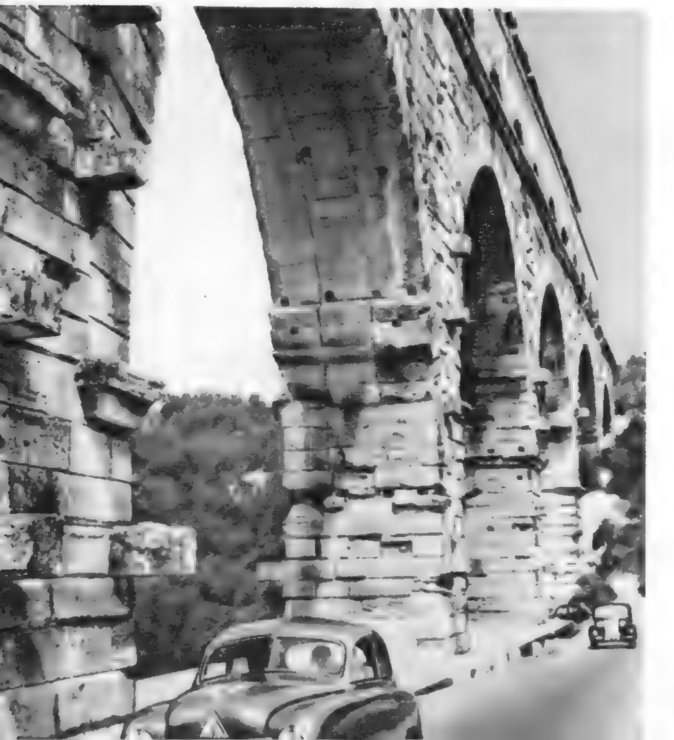
Zwischen Avignon und Valence liegt das Städtchen Montélimar. Es birgt keine ehrwürdigen Bauten wie Arles, Nîmes oder Avignon, und doch genießt es Weltruf, und zwar durch den Mandelanbau seiner Umgebung. Im 19. Jahrhundert war es eines der wichtigsten Mandelzentren Europas, und noch heute liegt dieses reizende Landstädtchen in Mandelplantagen eingebettet, die seine Existenzgrundlage bilden.

Auf dem Marktplatz sehen wir rechts und links von uns zwei größere Gebäude mit der farbigen Aufschrift: Fabrique de Nougat, Nougatfabrik. Wir besichtigen eine solche Fabrik und können den ganzen Herstellungsgang verfolgen. Er wird nach uralten Rezepten, die sorgfältig gehütet werden, vorgenommen. Mandeln, Nüsse, Pistazien und Früchte aller Art werden mit Zucker und Honig in großen Schleuder- und Zugmaschinen vermischt und zu einer zähen Masse verarbeitet, die anschließend maschinell geformt, glasiert und verpackt wird. Von Montélimar aus geht das Erzeugnis in alle Welt, wo es immer neue Freunde gewinnt.

Ein urwüchsiges Volk lebt in der Provence. Voller Liebe hängt es an seiner schönen Heimat und den alten Sitten und Gebräuchen. Zwar sind die schmucken provençalischen Volkstrachten aus dem Alltagsleben gewichen; vergessen jedoch sind sie nicht. Bei Volksfesten und an Feiertagen werden sie wieder hervorgeholt und von jung und alt voller Stolz getragen. Wenn die Sonne am Himmel höher steigt und die harte Arbeit in den Obstplantagen und Weingärten, auf den Gemüse- und Reisfeldern wegen der allzu großen Hitze unterbrochen werden muß, dann strömen Bauern und Knechte in die Dörfer zurück, setzen sich in die kleinen Cafés und laben sich am herrlichen Provencewein. Im Schatten großer Platanen finden sich die Holzkugelspieler zusammen und spielen ein uraltes Spiel, das fast nach den gleichen Regeln wie unser Marbelspiel durchgeführt wird.

Je weiter wir gen Süden kommen, desto trockener und kahler wird die Landschaft.

2



1 Nizza, der Mittelpunkt und Luxuskurort der Côte d'Azur ist der Ort großartiger Feste, von denen der Karneval auf uralte Vorstellungen zurückblickt. Ein besonderer Stolz der Stadt sind die modernen, eleganten Hotels und die breiten Boulevards mit Palmen und Blumen.

2 Der Pont du Gard, einer der monumentalsten Baureste der Antike, ist ein ausgezeichnet erhaltener römischer Brückenviadukt, erbaut 19 v. Chr. Der Bau war Bestandteil einer römischen Wasserleitung.

3 Ein beliebter Sport der Südfranzosen ist „Jeu de boule", ein Holzkugelspiel. Wenn immer es die Zeit zuläßt, versammeln sich die Spieler auf der eigens angelegten Bahn.

4 Terrassenförmig schmiegen sich die Häuser, Hotels und Villen von Monte Carlo an die Hänge der Seealpen. Im Vordergrund der Yachthafen. Fotos: Verfasser (4)

3

Korkeichenwälder wechseln mit öden, steinigen Flächen, auf denen wilde Kakteen und einzelne Agaven wachsen. Oleanderbüsche, die „Rosen der Wüste", stehen zu Hauf und bilden ein einziges Meer von rosenroten, schwer duftenden Blüten.

Leise singt unser Motor sein ruhiges Lied. Doch plötzlich mischt sich ein fremder Ton hinein, ein gleichmäßig auf- und abschwellendes Geräusch ist zu hören. Ich stutze und verlangsame die Fahrt. „Was kann das sein? Schleift irgendetwas bei der Umdrehung der Räder? Löst die Hitze Pannen aus, die in unseren Breiten nicht vorkommen?" Ich steige aus. Und was höre ich? Ein lautes, durchdringendes Zirpen, das Konzert der berühmten Singzikaden, die mich an der Nase herumgeführt haben. Tausende dieser kleinen Sänger müssen links und rechts der Straße in Büschen und Sträuchern hocken. Ununterbrochen lassen sie ihr lautes Zirpen ertönen. Vorsichtig gehe ich abseits der Straße, um einen solchen Schreihals aufzuspüren und einzufangen. Richtig, dort auf dem warmen Stein neben dem Oleanderbusch sitzt ein solcher Kerl. Ich schleiche mich heran. Das Tierchen scheint mich nicht zu bemerken, doch als ich meine Hand ausstrecke, spritzt es plötzlich einen grünen Saft dagegen, fliegt schnell davon und läßt mich verdutzt zurück. Unentwegt, als wenn nichts geschehen wäre, singt das übrige Volk sein eintöniges Lied, das schon manchen Fremden aus nördlichen Gegenden zur Verzweiflung gebracht hat. Doch den Bewohnern der Provence macht dieses Konzert gar nichts aus, sie lieben die kleinen, grillengroßen Tiere und glauben, daß sie ihnen Glück bringen. Jung und alt schätzen daher Schmuckstücke in der Form von Singzikaden.

Ein Erlebnis besonderer Art ist indessen die schöne Riviera. Nicht nur der Reichtum und die Eleganz, der Luxus und die mondäne Geselligkeit machen Cannes und Antibes, Nizza und Monte Carlo so interessant, sondern vor allem auch die Schönheit der Landschaft und die Milde des Klimas. Tiefblau liegt das Mittelmeer vor uns. Von einem goldenen Schimmer überzogen, leuchten die weißen Luxushotels und Häuser von Nizza in der abendlichen Sonne. Was tut man schon abends in Nizza? Man bummelt. Als die großen Bogenlampen über den breiten Boulevards aufleuchten und die Hotels im Glanze ihrer Lichter erstrahlen, erleben wir ein Bild von märchenhafter Schönheit.

Als wir am nächsten Tage auf der Grande Corniche nach Monte Carlo fahren, muß unser Wagen tüchtig klettern. In zahllosen Serpentinen, an steilen Abhängen und tiefen Schluchten vorbei windet sich die Straße die Seealpen hinauf. Wir halten an, um einen Blick auf das unter uns liegende Ufer und das weite azurblaue Meer zu werfen. Rötlich leuchtet das Gestein der Berge in der Sonne, blauviolett sind die Schatten der Felsen und Grate, und vor uns liegt in der Tiefe Monte Carlo, dessen Häuser und Villen sich terrassenförmig den Bergen anschmiegen. Hier genießen wir die Schönheit der Côte d'Azur noch einmal in vollen Zügen.

Die grüne, patinaüberzogene Kuppel hebt sich weit sichtbar aus dem Häusermeer heraus, einst das Paradies rubelschwerer Großfürsten und Magnaten. Mag auch der Glanz dieses alten „Monte Carlo" verblichen sein, der Liebreiz und die Anmut sind dieser schönen Stadt geblieben. Im Schutze des Hafens wiegen sich elegante Hochseejachten, aus der Ferne grüßen die Berge der italienischen Riviera. Das sind Impressionen, die man nie vergessen kann.

Dr. G. Otto

4





Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung ist Willkür!

Leser FORUM der MOTORWELT

Die Beteiligung an unserem Leser-Forum ist nach wie vor sehr lebhaft. Leider übersehen viele Einsender, daß sich die Schriftleitung nicht mit dem Inhalt aller Veröffentlichungen identifiziert. Sie sollen ja nur zum Gedankenaustausch anreizen. Das ist der Sinn eines solchen Forums, das einem altrömischen Marktplatz entspricht. Dort durfte jeder seine Meinung sagen, hatte sich aber oft mit leidenschaftlichen Gegnern abzufinden. Aus diesem Meinungsaustausch kristallisierte sich dann mit der Zeit das Brauchbare heraus. Dies ist der wahre Sinn eines Forums. Es sei ausdrücklich darum gebeten, mit der jeweiligen Meinungsäußerung in der Form „auf dem Teppich zu bleiben", wie es unter wohlerzogenen Menschen üblich ist. Auf den „Holzhammer" sollte jeder Teilnehmer verzichten und jede heftige Äußerung nach Möglichkeit vermeiden. Wir veröffentlichen sie ja doch nur in erträglicher Form. *Die Schriftleitung*

Dies soll sogleich an Hand zweier Beispiele belegt werden. Bekanntlich wird die Übertretung solcher Geschwindigkeiten geahndet, die laut Verkehrsschildern zugelassen sind. Nun ist das Fahren bei trockener Straße und guter Sicht ein Kinderspiel, verglichen etwa mit dem Fahren bei Nebel, bei Nacht oder gar Glatteis. Bei Glatteis aber z. B., wo sich etwa 36% aller Unfälle ereignen, wird es vollkommen dem Fahrer überlassen, die zulässige Geschwindigkeit selber zu finden: Keine Vorschrift erlegt ihm eine zusätzliche Begrenzung, es sei denn die des eigenen Ermessens, auf, und niemand wechselt etwa die irreführenden Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder aus, deren Limits für trockene Straßen Geltung haben. Wenn hier, im gefahrvollsten Fall des Verkehrs, die Fahrer die Verantwortung für das zulässige Tempo selber tragen dürfen, sollte man sie ihnen bei klarer Sicht und sicherer, trockener Straße allemal belassen!

Das Fahren bei Dunkelheit erfordert, neben guten Augen und spezieller Eignung und Übung, besondere Sorgfalt. Den geübten Fahrer stört auf längeren Fahrten meist schon das Licht des Armaturenbrettes, weswegen er es (Sicherheit zuerst!) abschaltet. Nehmen wir an, ein solcher Fahrer, der auf die Gemütlichkeit des Anblicks seines bei Beleuchtung so attraktiven Armaturenbrettes um der sicheren Fahrweise willen verzichtet, werde von einer Verkehrsstreife angehalten, weil er zu schnell gefahren ist („zu schnell" = relativ zum Geschwindigkeitsschild). Wer hat nun recht, die Polizei, die sagt, das Geschwindigkeitslimit sei überschritten worden, oder der Fahrer, der nicht schneller gefahren ist, als es seiner Erfahrung, der Verkehrslage usw. entsprach und der sich darauf beruft, er habe in übergroßer Sorgfalt sogar das Licht am Armaturenbrett abgeschaltet, damit es ihn nicht irritieren könne. Es gibt keine Vorschrift, die bei Dunkelheit die Einschaltung der Armaturenbeleuchtung verlangt. Dann kann aber auch kein Fahrer dafür belangt werden, wenn er die Nadel seines Tachos nicht sieht und infolgedessen zu schnell gegenüber dem Verkehrsschild (nicht gegenüber der Verkehrslage) fährt. Kann aber dann ein Fahrer am Tage dafür bestraft werden, wenn er es wegen der Verkehrssicherheit vorzieht, das Auge nicht auf die Tachonadel zu richten? Gibt es denn überhaupt Fahrer, die ihre Geschwindigkeit im Verkehr nach der Tachonadel richten, statt nach Gefühl und Wissen und dem Zusammenhang zwischen der Bremseigenschaft ihres Fahrzeuges und der Verkehrslage?

Der Gesetzgeber tut der Zusammenarbeit der Polizei mit den Verkehrsteilnehmern und schließlich der Sache selbst mit einem derartigen Gesetz keinen guten Dienst. Die meisten Meinungsverschiedenheiten zwischen Polizeibeamten und Kraftfahrern entstehen bei der Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen. Die Fahrer fühlen sich (nicht nur, weil sie es eilig haben und aufgehalten werden) stets am unangenehmsten berührt, wenn sie wegen *dieses* Deliktes behelligt werden. Und das nicht ganz zu Unrecht, denn zur Einsicht, daß eine Strafe notwendig oder berechtigt sei, gehört das Gefühl einer Schuld. Welcher Fahrer aber hat dieses (er mag noch so ordnungsliebend und obrigkeitsgehorsam sein), wenn er im richtigen Fahrgefühl und Verantwortungsbewußtsein, und also des nach den Verkehrsgegebenheiten Zulässigen gefahren ist und trotzdem sich einer Strafe unterwerfen soll? Und welcher Fahrer hätte nicht schon häufig – und zwar ohne rücksichtslos oder riskant gefahren zu sein – die erlaubte Geschwindigkeit überschritten?

Eine kürzlich durchgeführte Kontrolle, wo an drei Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder mit unterschiedlicher Geschwindigkeit aufgestellt worden waren (20 km, 30 km und 40 km!!), ergab, daß der Gesamtdurchschnitt der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten an allen drei Stellen fast genau der gleiche war, nämlich etwa 60 km/h. Die Fahrer haben also ein sehr genaues Gefühl dafür, welche Fahrgeschwindigkeit zulässig ist und lassen sich hiervon mehr als von den Limitschildern lenken.

Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht nur eine fortschrittsfeindliche Willkür, sondern sie ist *auch verkehrswidrig*. Bekanntlich dient der Verkehr der schnellstmöglichen Personen- und Güterbeförderung. Eine Reise, die früher Tage benötigte, dauert heute nur Stunden. Der Verkehr ist also eine Einrichtung, die sich zwangsläufig nach immer größerer Geschwindigkeit hin entwickeln *muß*. Würden alle Kraftfahrzeuge sich auch heute noch im Tempo der Kinderschuhe der Automobilentwicklung bewegen, so gäbe es nicht nur in den Städten, sondern auch auf allen Bundesstraßen und Autobahnen ein heilloses Verkehrschaos. Beim ständigen Anwachsen des Verkehres haben wir schon heute in vielen Städten katastrophale Zustände, *obwohl* die Polizei alles tut, daß die Kraftfahrer *schneller fahren!*

Als zeitfremd und einfach den technischen Stand von Reifen und Bremsen ignorierend aber müssen generelle Limite von 30 und 40 km/h (ausgenommen Engund besondere Gefahrenstellen!) angesehen werden, wie sie noch heute vielfach selbst auf breiten Autostraßen üblich sind. Von sehr wenigen Stellen abgesehen, ist heute kaum mehr ein Geschwindigkeitslimit von 60 km/h berechtigt. Zumindest sollten solche Straßen, wenn sie zeitweise oder streckenweise frei sind, auch schneller befahren werden dürfen. Diese Limits sollten von geübten Kraftfahrern praktisch ermittelt und nicht von Ressortgewaltigen verfügt werden, die gar nicht wissen, daß selbst 60 km/h in einem modernen Kraftfahrzeug mit seinen guten Bremsen ein Schleichtempo sind.

Regierungen und Abgeordnete sollten beachten, daß die Feststellung, rund 23% der tödlichen Unfälle seien auf zu hohe Geschwindigkeit zurückzuführen, *nichts* darüber aussagt, daß diese Unfälle sich tatsächlich bei *allen* Geschwindigkeiten, und zwar herunter bis zu 40 km/h ereignet haben. Die relative Feststellung, daß oft zu schnelles Fahren die Ursache von Unfällen sei, berechtigt nicht zur Ächtung der Geschwindigkeitsentwicklung, welche allein die Voraussetzung für eine Bewältigung des heutigen Verkehrs, wie des Verkehrs der Zukunft ist. Mit „zu schnellem Fahren" ist auch nie eine Spitzengeschwindigkeit gemeint, sondern lediglich die relative Feststellung, daß am gegebenen Orte schneller gefahren wird, als es der Verkehr, die Sicht usw. erlauben. „Zu schnell" können aber unter Umständen auch 40 km/h sein.

Generelle Geschwindigkeitsverbote verletzen aber auch den Anspruch der Gleichheit, den das Grundgesetz dem Bürger garantiert. Es ist nicht einzusehen, daß ein Fahrer, der eine Reaktionsgeschwindigkeit von z. B. $^{1}/_{10}$ Sekunde hat, es sich gefallen lassen muß, in eine Norm für z. B. solche Fahrer gezwängt zu werden, die vielleicht 2 Sekunden für die gleiche Reaktion brauchen. Gleichheit ist ein generelles Tempolimit nicht! Gleichheit wäre ein Vergleich z. B. der wirksamen Bremsleistung, d. h. in welcher Zeit, bzw. auf welcher Strecke bei gleichen Voraussetzungen ein Fahrzeug zum Stehen gebracht werden kann. Gelingt es einem Fahrer z. B. auf Grund schneller Reaktionsfähigkeit und der Güte der Bremsen seines Kraftfahrzeuges aus 100 km/h Geschwindigkeit in 80 m zum Stehen zu kommen, während ein anderer Fahrer diese 80 m bereits beim Bremsen aus 60 km/h Geschwindigkeit verbraucht, dann müssen diese beiden Fahrer, entsprechend ihres und ihrer Kraftfahrzeuge abweichenden Leistungsvermögens auch unterschiedlich eingestuft werden, um ihre Gleichheit vor dem Gesetz zu respektieren.

Es ist schließlich nicht einzusehen, daß jemand, der ein teures Fahrzeug mit hervorragenden Bremsen ersteht, und dieses Fahrzeug laufend überwachen und bestens pflegen läßt, sich nur ebenso langsam bewegen dürfen soll, wie ein anderer mit vergleichsweise weniger wirksamen oder schlecht gepflegten Bremsen.

Wer, wie der Schreiber dieser Zeilen, alljährlich 50 000 km „runterfährt", weiß ein Lied zu singen über die Rowdies der Landstraßen und Autobahnen! Aber er weiß auch, daß nicht die sportlich oder zügig fahrenden Kraftfahrer es sind, die die Unsicherheit verursachen! Nicht die hohe Geschwindigkeit, sondern die Rücksichtslosigkeit und vielfach das mangelnde Können (das oft durch Draufgängertum ersetzt wird) und die Disziplinlosigkeit sind die wahren Ursachen der vielen Unfälle!

Der Zunahme der Unfälle kann von Seiten der Polizei, des Gesetzgebers und der Automobilclubs nur begegnet werden, indem die Fahrer zu besserer Fahrweise, zu Höflichkeit und Rücksichtnahme am Volant, und zu höherem Verantwortungsgefühl erzogen werden, andererseits durch eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsregelung, sowie eine Änderung der Verantwortlichkeit und Haftung bei Unfällen. Ein generelles Geschwindigkeitslimit tut es gewiß nicht. Dieses verdirbt höchstens den guten Kontakt und das gute Einvernehmen und gegenseitige Verständnis, das zwischen Verkehrspolizei und Fahrer heute schon so weitgehend besteht.

Ing. P. M. Amann, Oberdorf bei Immenstadt

Muß der Straßenverkehr warten?

„Vorschriften sind da, um umgangen zu werden", die typische Einstellung mancher. Beachtenswert ist, daß ein Ausländer oder jeder gewissenhafte Fahrer Rotlicht niemals überfährt, auch wenn es gegen jede Vernunft ist. Wie ist es, wenn bei automatischer Schaltung Rotlicht ist und auf der anderen Seite die „grüne Welle" ohne Verkehr ist? Dies berechtigt doch ebensowenig ein verkehrswidriges Verhalten, wenn es auch für den „Kurzsichtigen" unvernünftig ist. Der ungeduldige Fahrer kann den für die Lichtschaltung beim Bahnübergang Verantwortlichen oder im anderen Falle die Buben zur Rechenschaft ziehen. Solche Fahrertypen sind es auch, die rechts überholen, weil dies zum schnelleren Vorwärtskommen vernünftiger erscheint, auch wenn es gesetzwidrig ist. Wenn einer einen Unfug macht, so ist eine Ungebührlichkeit der anderen noch nicht gerechtfertigt. Will der Fahrer die Lausbuben stellen, was zu wünschen ist, so kann er sie m. E. ohne Rücksicht auf Verkehrszeichen verfolgen, soweit damit niemand gefährdet wird. Wenn manchem auch zuweilen die Beherrschung für ein diszipliniertes Verhalten schwer fallen mag –, aber wäre es letztlich nicht doch das klügere? Wo kommen wir hin, wenn jeder ein Verkehrszeichen nach seinen Begriffen für vernünftig hält? Man könnte ja dann beim Haltverbot parken, wenn dies der Verkehr offensichtlich zulassen würde! Lieber doch einmal zuviel an einem Rotlicht umsonst gehalten, wie wenn – noch dazu an einem Bahnübergang! – aus Versehen Grünlicht wäre. Peinliches Einhalten der – doch nicht willkürlich oder umsonst angebrachten – Verkehrszeichen erscheint geboten, selbst wenn man nicht gleich auf das „Warum" kommt. Warum soll nicht auch der Mißbrauch öffentlicher Verkehrsampeln – wie auch das Ziehen der Notbremsen – zumindest eine Übertretung sein?

Paul Flurer, München

Schwarz oder weiß?

Zu diesem Thema sind uns neuerlich 68 mehr oder minder umfangreiche Zuschriften zugegangen. 53 stimmten dem Einsender Friedrich begeistert zu. 15 hatten z. T. interessante Einwände. Manche rieten ab, da sie schlechte Erfahrungen bei der weiteren Verfolgung solcher Anzeigen gemacht hatten. Einige befürchten einen Kampf aller gegen alle. Das Problem wird weiter verfolgt. Nachstehend ein Gegner solcher Anzeigen.

Ich befuhr die Autobahn von Hamburg nach Bremen und überholte kurz vor Sittensen mit 120 km/h einen Opel mit dem Schild „Fahrschule", am Steuer ein Herr in mittleren Jahren, wie ich annahm, der Herr Fahrlehrer, als einziger Insasse. Etwa 200 m vor ihm fuhr ein zweiter Wagen, den ich ebenfalls überholen wollte, mit etwa 90 km/h. Bei meiner hohen Geschwindigkeit und dem kurzen Abstand blieb ich auf der linken Fahrbahn. Ich hatte den Opel kaum passiert, als mich rechts ein großer ausländischer Wagen überholte und in kurzem Abstand hinter ihm, ebenfalls rechts, der von mir eben überholte Opel. Die Entfernung zu dem dritten Fahrzeug hatte sich inzwischen auf etwa 100 m verringert. Durch diese Lücke hindurch sausten die beiden Wagen mit mindestens 140 km/h. Ich stand jetzt ebenso wie der Herr Einsender vor der Frage, ob ich Anzeige erstatten solle. Aus den vom Einsender genannten Gründen habe ich dann aber davon Abstand genommen, obgleich das Verhalten ausgerechnet des Fahrschule-Wagens förmlich dazu aufforderte. Vielleicht ist es aber doch möglich, solche Dinge im Schoße des ADAC zu rügen, jedenfalls, wenn es sich um Mitglieder des Verbandes handelt. Gerichtliche Strafen sind – das liegt nun einmal in ihrem Wesen – weniger wegen der augenblicklichen, als wegen ihrer Dauerwirkung als Vorstrafe oft reichlich hart.

A. Langreder, Wulfsfelde bei Kiel

Um die Alleebäume

Eine Gefahr und kein Nutzen

Vizepräsident Hans Bretz schrieb in der März-Nummer über das Thema Alleebäume. Dabei erwähnte er den Chirurgen, der da erstmals öffentlich gegen die Alleebäume an unseren Straßen opponierte. Wir Kraftfahrer sitzen doch alle in demselben Boot und sollten doch deshalb auch alle am selben Riemen ziehen. Und sicher waren sich auch wie ich schon lange eine große Zahl Kraftfahrer darüber im klaren, daß die Alleebäume eine ganz große Gefahr für uns alle darstellen, ohne noch einen praktischen Nutzen davon zu haben. Nun sollte es hier einmal ganz klar und deutlich ausgesprochen werden, daß es Herr Dr. Fritz Kuhn, Chirurg und Chefarzt des Krankenhauses in Ottobeuren und Gründer und Leiter der Verkehrswacht Memmingen-Land war und ist, der als erster die Initiative in dieser Sache ergriffen hat. Wir sollten ihm schon allein dafür ein herzliches Dankeschön sagen.

Helmut Müller, Ronsberg-Allgäu

Nicht das Kind mit dem Bad ausschütten

Zweifellos bilden die am Rande der Fahrbahn stehenden Bäume für jeden Kraftfahrer eine Gefahr. Allein, sie abzuholzen, würde bedeuten, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Zunächst ist es eine finanzielle Frage: Bei den Millionen Bäumen, die in der Bundesrepublik die Straßen säumen, würde es eine Heidenarbeit bedeuten. Dieselben Gelder würden den unvergleichlich viel besser für einen Straßenausbau verwandt werden.

Viele der Bäume sind Obstbäume oder andere nutzbare Bäume, man würde nicht nur der landschaftlichen Schönheit, sondern auch den Tieren damit schaden. Der entscheidende Faktor aber sollte bei der Betrachtung doch der sein, daß es relativ selten geschieht, daß ein Fahrzeug die Fahrbahn verläßt und gegen einen Baum prallt. Vor allem sollte der Verbesserung der Fahrtechnik bei allen Fahrern mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, wie es zum Beispiel Richard v. Frankenberg („Von schnellen Leuten lernen") in seinen Publikationen immer wieder fordert.

Selbstverständlich können einzelne an besonderen Gefahrenpunkten stehende Bäume gefällt werden, dagegen wird niemand etwas einzuwenden haben, etwa in Blaubasaltkurven. Zu überlegen wäre aber auch in einem solchen Falle, ob man nicht die Straße an dieser Stelle entsprechend teert, so daß es gar nicht dazu kommt, daß Fahrzeuge wegrutschen.

Reinhard Colsman, München

Der Baum der Erkenntnis

Es ist mir ein ausgesprochenes Bedürfnis, sehr geehrter Herr Vizepräsident, Sie zu Ihrem Leitaufsatz „Der Baum der Erkenntnis" zu beglückwünschen. Es war schon wirklich hohe Zeit, daß aus berufenem Munde so klar und deutlich über unser technisches Zeitalter gesprochen wurde. Wenn auch die meisten Bezieher Ihres Blattes als Kraftfahrer schon eine gewisse positive Einstellung zur heutigen Technik mitbringen, so ist doch zu hoffen, daß manch einem erst durch Ihre vorbildlichen klaren Formulierungen der Blick für unser Zeitalter wirklich geöffnet wird. Sie haben jedenfalls uns bewußten Technikern im wahrsten Sinne des Wortes aus der Seele gesprochen. Mögen Ihre Zeilen ein recht weites Echo finden.

Dr. Wolfgang von Stein, Richrath

Liebliches Allgäu



Von den wogenden Kornfeldern des Rieses und den rauschenden Buchenwäldern der Alb bis zum Bodenseeufer und zu den Gipfeln des Allgäuer Gebirgshauptkammes reicht das bayerische Schwabenland. Es ist nicht nur ein Gebiet alter Kultur und einer wechselvollen, überaus interessanten geschichtlichen Vergangenheit, sondern auch ein landschaftlich außerordentlich lebendiger Raum, der dem modernen Touristen alles zu bieten vermag. Reizvolle mittelalterliche Städte, hübsche Luftkurorte und behaglich eingerichtete Bäder, mit Zwiebeltürmen gekrönte Dorfkirchen und Berge, die man wegen ihrer „Charakterköpfe" nicht vergißt, bestimmen das Bild dieser süddeutschen Provinz. Das Allgäu bestürmt den Wanderer nicht mit beängstigenden schroffen Felswänden, das zufällige Zusammentreffen mehrerer Gesteinsarten im geologischen Aufbau hat dem Gebirgsland um Weißach, oberer Iller, Ostrach und Vils im Gegensatz zu anderen Alpengebieten ein freundliches und verbindliches Gesicht gegeben.

Schon die Anfahrt zu Deutschlands westlicher Südgrenze lohnt sich. In den alten Städten künden breite Straßen mit gotischen und barocken Giebeln, wuchtige Mauern und trotzige Tore von Zeiten, in denen fast jede dieser Schwabenstädte ein kleiner souveräner Staat war. Wer auf der Romantischen Straße aus Nord- und Mitteldeutschland kommend Schwaben in Nördlingen – eine von den sieben bayerisch-schwäbischen Reichsstädten Donauwörth, Augsburg, Kaufbeuren, Kempten, Memmingen und Lindau – erreicht hat, spürt hier den Geist vergangener Tage bei der Wanderung an den 15 Toren und Türmen der Stadtbefestigung vorbei und beim Besuch des Reichsstadtmuseums und dem aus dem 14. Jahrhundert stammenden Hafen- und Kürschnerhaus, dem ältesten deutschen Messegebäude. Von Donauwörth, der alten Fischersiedlung aus dem 9. Jahrhundert, geht es schnell nach Augsburg. In mehrjähriger Arbeit wurde die Bundesstraße 2 verbreitert und modernisiert, auch die Augsburg-Einfahrt in Gersthofen-Oberhausen ist jetzt wieder „standesgemäß" und ohne Umleitung zu befahren. Die gute Straße soll aber nicht dazu verführen, die Fuggerstadt nur vom Autofenster aus kennenzulernen. Der Dom mit dem ältesten Glasfenster der Welt, das spätgotische St.-Ulrichs-Münster, das von Elias Holl geschaffene Rathaus, die älteste Sozialsiedlung der Menschheit, die Fuggerei, und viele andere kulturelle Kostbarkeiten verlangen beim Besuch Zeit und geruhsames Verweilen. Das kürzlich eröffnete wiederaufgebaute Theater und die Rote-Tor-Freilichtbühne verlocken außerdem zu genußreichen Abendstunden.

Eilige Allgäufahrer können nun von Augsburg aus über Landsberg–Schongau–Füssen ins Gebirge gelangen, die Touristen, die verträumte Dörfer lieben, nähern sich auf der im Vorjahr ausgebauten Straße Schwabmünchen–Buchloe allmählich der am Horizont sichtbar werdenden Bergkette. Kneippfreunde biegen aber schon in Schwabmünchen ab, wenn sie dem Bad des großen Priesterarztes in Wörishofen Reverenz machen wollen.

Kempten erlangte in den letzten Jahrzehnten durch seine dominierende milchwirtschaftliche Stellung und seine verkehrsgünstige Lage erhebliche Bedeutung. Das Einfallstor zum Allgäuer Bergland gehört zu den ältesten deutschen Ansiedlungen, denn schon vor 2000 Jahren bestand auf dem Lindenberg eine römische Stadt Campodunum. Die Burghalde, die heute eine Freilichtbühne ziert, war schon zu keltischer Zeit als Befestigungsanlage vorhanden.

Von der Allgäu-Metropole läßt sich das Bergland, wo nach dem Volksmund Milch und Honig fließen sollen, auf vielerlei Wegen entdecken. Die Fernverkehrsstraßen Kempten–Immenstadt–Oberstdorf, Kempten–Pfronten–Füssen, ins Ostrachtal und zum Joch hinauf, die Queralpenstraße von Immenstadt über Oberstaufen–Scheidegg nach Lindau, haben den Vorteil, daß man auf ihnen schnell die berühmten Ziele, wie Oberstdorf, das Kleine Walsertal, Hindelang oder das Füssener Seengebiet, erreicht. An diesen Verkehrsverbindungen ist in den vergangenen Jahren viel gearbeitet worden, so daß die Allgäuer jetzt mit ihrem Straßennetz ganz zufrieden sind.

Genußreich sind die Nebenstrecken, die man allerdings zum größten Teil im gemächlichen Tempo absolvieren muß. Auf diesen Wegen wird man von vielen Köstlichkeiten überrascht. Der Kemptener Wald, der Kürnacher Wald, der noch vor hundert Jahren wie ein Urwald ausschaute, oder das Höhengebiet zwischen Eschacher Weiher und schwarzem Grat, sind Oasen der Stille, von denen es viele im Allgäu gibt. Unvergeßlich eine Nachmittagsfahrt von Kempten durch Allgäudörfer und westliches Güntzal nach Ottobeuren mit dem gewaltigen Erlebnis der Basilika oder auf der Bundesstraße 12 nach dem entzückenden württembergischen Reichsstädtchen Isny, das wie Wangen und Leutkirch noch zum Landschaftsbegriff Allgäu gehört. Die Württemberger fahren von Isny gern auf der kürzesten Strecke über den Luftkurort Großholzleute–Sibratshofen–Missen ins Oberallgäuer



Oben: Überall im Allgäuer Bergland trifft man solche schöne Naturbrunnen wie hier an einem Bauernhaus im Kleinen Walsertal.

Rechts: In den mittleren Lagen und im Hochgebirge trifft man immer wieder auf reizende, kleine Bergseen. Unser Bild zeigt den Seealpsee im Nebelhorngebiet.

Ferienland. Wenn man von Zaumberg hinunter nach Immenstadt fährt, liegt drunten im Konstanzer Aachtal neben der Alpenstraße nach Oberstaufen der Alpsee. Nur eine Viertelstunde Fahrzeit trennt Immenstadt von Oberstaufen. Hier in der westlichen Ecke des Allgäus zieht die neue Queralpenstraße von Oberstaufen an Berghängen hinauf nach Oberreute und Scheidegg, wo ein kurzer Abstecher durch das Rohrach nach Lindau möglich ist. Ein Tip für diese Fahrt: Steigen Sie am Paradies nahe Oberstaufen einmal aus, der Rundblick an klaren Tagen auf die deutschen, österreichischen und Schweizer Berge mit dem Säntis als krönender Abschluß belohnt Sie fürstlich.

Kehren wir zurück nach Immenstadt, um mit den Orten des oberen Illertales bekannt zu werden. Drei Wege führen nach Oberstdorf, die gut ausgebaute B 19 und die beiden Nebenstraßen Sonthofen–Ofterschwang–Obermaiselstein–Tiefenbach sowie Sonthofen–Schöllang–Rubi, die sich durch eine landschaftlich prachtvolle Streckenführung auszeichnen. Die südlichste deutsche Marktgemeinde schmiegt sich geborgen in den Talabschluß der Iller in eine wirklich begnadete Berglandschaft ein. Droben auf dem Nebelhorn, auf Schrattenwang, auf dem Heilbronner Weg und in der Stille der für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrten Hochgebirgstäler empfindet man in seltener Eindringlichkeit das Wunder der Bergwelt. Gewaltig die Breitachklamm nahe Oberstdorf, jene in grauer Vorzeit aus dem Schmelzwasser der damaligen Gletscher am Hochalppaß und Gottesackerplateau entstandenen Felsschlucht, durch die die Breitach hindurchpoltert. Auf gesichertem Pfad kann man dieses grandiose Naturschauspiel bewundern. Fahren Sie dann auf verbreiterter Straße ins Kleine Walsertal bis nach Baad zu Füßen des Widdersteins. Riezlern, Hirschegg und Mittelberg, das Schwarzwassertal und die Auenhütte sind nämlich auch im Sommer schön.



Im Herzen des oberen Allgäus gelegen, hat sich in den letzten Jahren nicht nur Fischen, sondern auch Sonthofen zu einem gern besuchten Erholungsort entwickelt. Als Attraktion offeriert sich in seiner Nähe jetzt ein Hotel mit einem tollen Hallenschwimmbad. Natürlich gibt es in Sonthofen wie an 14 anderen Allgäuer Orten auch einen Campingplatz. In wenigen Minuten ist von Sonthofen das Ostrachtal mit Hindelang, Bad Oberdorf, Oberjoch und Hinterstein als Hauptorten erreicht. Wer richtig entspannen und Ferien mit der Auffrischung seines Wohlbefindens verbinden will, muß in dieses reizvolle Hochgebirgstal reisen. In das Ostallgäu kann aus dem oberen Illertal auf der Straße am bequemsten über Sonthofen–Rettenberg, dem aufstrebenden Bad Oy und Nesselwang gefahren werden. Das Land zu Füßen des Breitenbergs und Säulings, das mit Pfronten, Füssen und Schwangau weit berühmt ist, erfuhr durch den neugeschaffenen über 11 km langen Roßhauptener Lechspeichersee eine wertvolle landschaftliche Bereicherung, die dem Wanderer auf dem Weg zu Schloß Neuschwanstein besonders eindringlich mit dem Blick auf den See und die Berge vor Augen geführt wird. *—Ba—*

Oben: Blick in das obere Illertal mit den Bergen des Allgäuer Hauptkamms.
Fotos: Aufsberg (3)

Links: Ein unvergeßliches Erlebnis ist ein Besuch der Breitachklamm bei Oberstdorf. Die Klamm ist die bedeutendste im mitteleuropäischen Raum.
Foto: Heimhuber



Von Alaska zum Feuerland

Eine nicht alltägliche Fahrt haben der österreichische Journalist Ernst Wiese und die Fotografin Marianne Thal unternommen. Sie hatten sich in den Kopf gesetzt, von dem nördlichsten Straßenkilometerstein Amerikas in Alaska durch den ganzen nord- und südamerikanischen Kontinent bis zum Feuerland zu fahren. Die Strecke von Fairbanks bis zu den südlichsten Städten der Welt, Rio Grande und Ushuaia, die dadurch erstmals von einem Personenwagen bewältigt wurde, umfaßte nicht weniger als 35 000 Kilometer. Von dieser gewaltigen und strapaziösen Fahrt erzählt nun Ernst Wiese.

"Go ahaed" (Vorwärts!). Mit diesen kurzen Worten und einem flüchtigen Blick in das Wageninnere waren, zwei Stunden nachdem der norwegische Frachter am Pier von Brooklyn festgemacht hatte, auch schon die gesamten Zollformalitäten für den Mercedes 180 D und unsere 25 Ausrüstungsstücke inklusive Handgepäck, Winter- und Zeltausrüstung, Fotolabor, Film-, Foto- und Projektionsapparate, Ersatzteile, Magnetophon und Aluminiumsandbretter erledigt. Das Carnet wurde keines Blickes gewürdigt, keine Frage galt dem internationalen Führerschein oder der Kennzeichenausfertigung. Welcher Kontrast, welche Großzügigkeit zeigte sich da: Noch einmal erinnerte ich mich der Monate von Behördenlaufereien, der Berge von Formularen, Zeugnissen und Attesten, des entnervenden, wochenlangen Wartens und Vertröstens.

Zwischen der 150. Straße und Battery, zwischen Eastriver und Hudson feierte ich ein schnelles Wiedersehen mit der größten Stadt der Welt. Im ersten Augenblick war dieses für den Kenner Manhattans aus den Vorkriegstagen zweifellos etwas enttäuschend, denn mit Ausnahme des Glaspalasts der United Nations hatte sich weder in der weltberühmten „Skyline" noch in den Betonschlünden viel verändert. Aber ein Autoverkehr, der kaum mehr erträglich erschien! Ein Vorwärtskommen war überhaupt nur in der Längsrichtung möglich, da hier mehrere der breiten, bis zu sechs Fahrbahnen zählenden Avenues für den Einbahnverkehr und mit „grünen Wellen" für 35 km/h Geschwindigkeit eingerichtet wurden. Der Querverkehr ist hingegen nicht nur das Sorgenkind des New Yorker Stadtbau- und Verkehrsamts, sondern auch der 1,5 Millionen Autofahrer von Groß-New York.

Zuerst brachte die Fahrt durch die Oststaaten noch keine Erholung von dem Autotrubel der Riesenstadt am Hudson. Um etwas von den Orten zu sehen, benutzten wir meist die „Highways", die eine einzigartige lebendige Ausstellung des amerikanischen Lebens von heute sind, das bekanntlich voll und ganz durch das Automobil beherrscht wird.

Es war fürwahr eine gemütliche Fahrt von insgesamt 6000 km von der Ostküste bis nach Calgary in Kanadas Westen, dem Ausgangspunkt des Alaska-Kanada-Highways.

Man hatte mich gewarnt, im Oktober nach Alaska fahren zu wollen. Oktober und November seien die schlimmsten Monate für diese nördlichste Region Nordamerikas. Man erzählte mir von Blizzards, Frost und Schneefällen.

Bei Westlock hatte die Herrlichkeit gepflegter amerikanischer Highways ein schnelles Ende. Die Staubwolke, die wir nun nachzogen, wurde immer größer, und diese Spezialität des „Alcan" sollten wir nun über fast 4000 km bis zur Neige auskosten. Bald blieben die großen Weizenfarmen hinter uns, und es begann der kanadische Wald. In Dawson Creek, der letzten größeren Siedlung vor der Wildnis, steht eine Sehenswürdigkeit: Der „Mile point 0", der eigentliche Beginn des Alaska-Highways. 1523 liest man auf dem Wegweiser neben dem Wort Fairbanks, über 2500 km! Während der Fahrt brach ein Schneesturm herein, der die Quecksilbersäule plötzlich um 10 Grad herabdrückte. Mit lautem Knall zerplatzte die Windschutzscheibe in viele tausend kleine Teilchen, mit Ausnahme einer runden, handtellergroßen Fläche, die ich Minuten vorher gereinigt hatte. Erst am nächsten Morgen fanden wir einen mitleidigen Farmer, der uns für einige Dollar eine Pappscheibe und zwei Glastäfelchen überließ.

Nach genau fünf Tagen hatten wir die 3300 km von Edmonton nach Fairbanks bewältigt, trotz Schnee und Kälte und einen nur provisorischen, sichtbehindernden Windschutz. Was sich uns in Fairbanks in den ersten Stunden zeigte, war recht enttäuschend. Meilenweit reichen vor der Stadt die Bretterbuden und Trailercourts, doch diese selbst besteht nur aus einigen wenigen Betonhäusern und Geschäften, in denen man ebenso den neuesten Televisionsapparat kaufen kann wie ein paar lächerliche Souvenirs oder Konserven. Alles aber zum doppelten Preis.

Auch unsere Rückfahrt war nicht vom Wetter begünstigt. Es schneite während der Fahrt durch Alaska, dichter weißer Nebel hüllte uns in Yukon ein, tiefer Frost lag über Britisch-Columbia. Nach 72 Stunden erreichten wir Dawson Creek, und am nächsten Tag, nach einer Fahrt im strömenden Schneeregen, die Grenze der Vereinigten Staaten und Seattle. Jetzt ließen wir uns auch gern von der State Patrol eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern vorschreiben.

Just im selben Augenblick, als wir begannen, uns in Kalifornien nicht mehr als Ferientouristen zu fühlen, sondern richtig einzugewöhnen, war mit einem Schlag die ganze USA-Herrlichkeit zu Ende. Sieben Visa zentralamerikanischer Staaten benötigen nämlich auch in der Neuen Welt ihre Zeit, zumindest Wochen. Gerade in dem stets fortschrittlicheren Westen kann man jedoch jede Zeit mit jeder Erkundigung verwenden. In jenen Tagen widmete ich mich neben den Sitzungen in Konsulatsvorzimmern noch den „Freeways", die wohl in Südkalifornien die große

Sensation darstellen. Die 280 Millionen Dollar, die der Bau dieser 220 km Autobahnen im Stadtgebiet von Los Angeles verschlungen hat, werden allein aufgewogen durch die Einsparung an Treibstoff und der Materialabnutzung, die durch den schnelleren Verkehr bewirkt wird. Nunmehr sind bei einer Fahrt aus den Wohnsektoren nach dem Zentrum keine Stopps vor Verkehrslichtern notwendig. Die Zeitersparnis wird pro Autofahrer im Tag auf eine Stunde geschätzt.

Von Kaliforniens Grenze weg folgte ein etwas langweiliger Rutsch durch die gelbe Steinwüste Arizonas, eine schnelle Durchfahrt durch zwei uninteressante Provinzstädte, Phönix und Tucson, und dann kündeten auch schon Tausende von Versicherungsreklamen die Nähe der mexikanischen Grenze an. Die vielen Autounfälle amerikanischer Touristen haben die nordamerikanischen Versicherungsanstalten veranlaßt, ihre Policen für Mexiko und Zentralamerika zu kündigen. Um einen Besuch eines mexikanischen Gefängnisses zu vermeiden – denn natürlich bekommt der Mexikaner meist recht –, schließt man eine eigene „Mexikoversicherung“ ab.





Bald rollten wir nach Ausfüllen etlicher Papiere über echt mexikanischen Asphalt. Immer größer wurden jetzt die Intervalle zwischen den Städten, seltener Motels und Servicestationen. Noch länger auch die Suche nach den Dieselpumpen. Es waren nicht mehr die bekannten Namen, sondern nur noch einförmige grün-weiß-rot gestrichene, schmutzige Stationen der Mexikanischen Petroleumgesellschaft. Einen Vorteil boten sie: Mit 20–25 Pfennig für das Benzin und 8–10 Pfennig für das Dieselöl war dieser – leider auch schmutzige – Stoff konkurrenzlos billig.

Mit drei Tagen hatten wir unsere 2500 km Anfahrt nach Mexikos Hauptstadt diesmal sehr „bequem“ eingerichtet. In den ersten zwei Fahrtagen blieb uns genügend Zeit für einen Sprung in die kühlen Fluten des Pazifiks, während am dritten der Patzcuaro-See das erste und wohl auch farbenprächtigste Indiomarktidyll brachte.

Einen Teil der Tage in Mexico City verwendete ich, um genauere Informationen über die nächste Strecke einzuholen. Zwischen der Hauptstadt des Aztekenlandes und jener Guatemalas ist nämlich die „Carretera“ auf der guatemaltekischen Seite noch unterbrochen. Während hier bei Comitan die mexikanische Carretera bis zur Grenze reicht, führt eine Straße von Guatemala weit südlicher, nahe dem Meer, nach dem mexikanischen Grenzort Tapachula, von dem aus eine Eisenbahnlinie weiter zum Isthmus führt und die Carretera trifft. Dieser kleine Wirrwarr, etwas schwer verständlich angesichts der unzähligen Dollarmillionen, die das Projekt des Panamerika-Highways bisher verschlang, findet jedoch eine schnelle Erklärung: Mexiko hat den begreiflichen Wunsch, die Touristen aus USA als gute Geldbringer im eigenen Land zu behalten und ihnen nicht die Weiterfahrt nach dem ebenso schönen Guatemala zu erleichtern. Als nun in den dreißiger Jahren gemäß den ersten Plänen die Guatemalteken ihre Straße nach Tapachula bauten, verlegten die Mexikaner ihre Carretera fast 200 km weiter nördlich in das Gebirge, wobei den Städten der Provinz Chiapas Tuxtla, Guiterrez, Cristobal und Comitan zu einem wirtschaftlichen Aufschwung verholfen wurde. Doch auch die mexikanische Staatsbahn beteiligte sich bei dem Geschäft. Wer trotzdem mit seinem Wagen nach Guatemala gelangen will, muß die „Ferrocarril“ zwischen Arriaga und Tapachula benutzen und für eine 200 km lange Verladung etwa 200 DM zahlen.

Um diesem Aderlaß zu entgehen, versuchten wir drei Tage alles Mögliche, um wenigstens von Comitan nach Tapachula durchzubrechen. Der Maultierpfad, der hier auf einer Strecke von fast 100 km sich durch Steppe und Urwald schlängelt, erwies sich aber als unpassierbar. Zudem hatten schwere Regengüsse die Notbrükken und Furten vollkommen hinweggeschwemmt. Nach mehrfachen, vergeblichen Versuchen, die Tagesetappen über zwei Kilometer zu bringen, mußten wir bei einer zerstörten Bohlenbrücke endgültig aufgeben und uns zur Eisenbahnverladung entschließen. Ein Umweg von 700 km wegen einer Urwaldlücke von 24 km!

Hatte uns schon die zweitägige Fahrt über 1500 km von Mexico City über Oaxaca, Mitlas Ruinen und Tehuantepec nach Comitan infolge der Hitze etwas mitgenommen, so wurden nun die Tage im südmexikanischen Dschungel ein blutiger Kampf mit Moskitos, Steinen und Sumpf und schließlich die zwei Tage auf der Eisenbahn eine wahre Qual. Doch auch dieses unerfreuliche Intermezzo hatte für uns ein Ende. Kaum daß unser Wagen abgeladen war, brausten wir auch schon auf die „Talismanbridge“, die Grenzbrücke mit Guatemala, zu. Bald fuhren wir die steile Kopfsteinstraße nach San Marcos empor. Über 2500 m Differenz sind hier auf kaum 60 km zu überwinden. Zweimal hinunter und hinauf schraubt sich das Schotterband in engen Kehren, bis endlich nach vielen Stunden wieder der schwarze Asphalt auftaucht und die in einem weiten Tal malerisch eingebettete Hauptstadt Guatemalas erscheint.

Kaum 1700 km sollen es im nächsten Jahr von Mexico City nach Guatemala City auf der bis dahin fertigen Carretera sein. Wir fuhren noch 2400 km und hiervon 200 km gezwungenermaßen auf Schienen!

(Fortsetzung folgt)



Oben: Viele Tausende von Kilometern schlängelt sich das Band des Alaska - Kanada - Highways an dem kanadischen Urwald vorbei.

Mitte: Ein bedeutender Meilenstein steht in Dawson Creek. Der „Pol Cero“ zeigt den Beginn der Alaska-Straße an.

Rechts: Im tropischen Urwald am Pazifik.

Fotos: M. Thal

GRADARA sagenumwobene Festung

Wenn Sie Ihren Italien-Urlaub an der Seite des Adriatischen Meeres verbringen, so ist es von Rimini oder Cattolica nur eine kleine Spazierfahrt zu der mächtigen Burg Gradara. Kurz hinter Gabicce – zwischen Cattolica und Pesaro – zeigt ein ziemlich unscheinbarer Wegweiser Gradara an. Drei Kilometer weiter steht man bereits vor der äußersten Mauer dieser alten Burg. Hier allerdings müssen Sie Ihren Wagen parken, denn das Tor der Vorstadt ist nicht für die Pferdestärken unserer Zeit gebaut. Zwischen der äußeren und der eng an das Schloß angebauten doppelten Mauer ist ein kleines Dörfchen entstanden, dessen Bewohner an den Hängen der ehemaligen Ritterburg ihren Wein bauen und die von dem, allerdings sehr spärlichen, Fremdenverkehr leben.

Die Kurtinenwälle, die die Burg umschließen, stammen noch aus dem 13. Jahrhundert und sind ausgezeichnet erhalten. Sie sind von guelfischen Zinnen gekrönt, die sich auf leichte Vorsprünge aus blinden Bögen ohne Schießscharten stützen. Nicht durch das große Schloßtor, das von zwei fünfeckigen Türmen flankiert wird, sondern durch eine kleine geheimnisvolle Seitentüre gelangt man ins Innere der Burg, wo einen Grabeskälte und ein strengblickender Fremdenführer mit den Worten „no fotografia" empfangen.

War draußen alles freundlich und voller Leben, so ist im Inneren alles wie in hundertjährigem Schlaf. Alle Räume sehen aus, als wären ihre Bewohner nur eben weggegangen.

In der Wachstube stehen die Becher noch auf dem Tisch, und die Waffen der Söldner lehnen an der Wand, um griffbereit im nächsten Moment aufgenommen zu werden. Die darunterliegende Folterkammer ist noch erfüllt von der Grausamkeit und der Qual. Auch die zweizackige Gabel zum Blenden der Augen – eine beliebte Folter der Romanen – liegt ordnungsgemäß neben dem Stein, auf den die Gefolterten gekettet wurden.

Eine steile Treppe führt in die Wohnräume und den Kriegssitzungssaal, bei dessen Betreten der Führer mit dem Gleichmut der Südländer erklärt, daß die Schwelle versenkbar ist. Ungebetene Besucher wurden hier in die Tiefe befördert und fielen auf messerscharfe Lanzen.

Im Schlafgemach des Burgherrn sind Bett und Schrank infolge eines aktiven Holzwurms nur noch teilweise vorhanden. Daran anschließend liegen die Gemächer, die einst Francesca de Rimini bewohnte, und die zum größten Teil die Geschichte dieses Schlosses begründete: Francesca de Rimini wurde im 12. Jahrhundert mit Giovanni, dem Hüftlahmen, verheiratet und auf das Schloß gebracht. Dort verliebte sie sich aber in Paolo, den jüngeren und liebenswürdigeren Bruder ihres Mannes. Giovanni, durch die Besuche seines Bruders mißtrauisch geworden, täuschte vor, in den Krieg zu ziehen, versteckte sich jedoch in der Nähe des Gemaches von Francesca, überraschte die beiden Liebenden und tötete sie.

Seitdem haben nicht weniger als sechs Tragödien, zwölf lyrische Dichtungen und acht symphonische Stücke die Liebenden von Gradara beschrieben. Darunter Gabriele d'Annunzio und Dante in der „Göttlichen Komödie". Die Dorfbewohner aber erzählen, daß Francesca noch heute in Vollmondnächten klagend durch die Burg geht.

200 Jahre später bewohnte nochmal eine Frau das Schloß, die in der Geschichte Italiens eine Rolle spielte: Lucretia Borgia! Ob und wieviel Unheil sie dort angerichtet hat, ist jedoch nicht bekanntgeworden.

Ein Blick aus einer der Öffnungen in der meterdicken Burgmauer zeigt Ihnen die sanften Hügel der Romagna und dahinter die blaue Adria. Sie können auf einer schmalen Leiter sogar bis an die Zinnen des Daches klettern und haben von dort einen herrlichen Rundblick über die Marken und die Seehäfen Pesaro, Gabicce, Cattolica und Riccione mit den bunten Fischerbooten in den kleinen Hafenanlagen.

Selbstverständlich stammt nicht alles, was Sie in der Burg gesehen haben, aus dem 13. Jahrhundert – vieles ist inzwischen vermodert und zerfallen, aber eines hat die Zeiten überdauert: die Atmosphäre der Düsternis und Tragik, aber auch der Gewaltigkeit und Romantik jener Zeit, der auch Sie sich kaum zu entziehen vermögen. *H. Henning*

Oben: Mächtig ragt der aus dem 12. Jahrhundert stammende Wehrturm empor. Hier hat man eine herrliche Rundsicht über das ganze Land. Unten links: Von solchen gewaltigen Kurtinenwällen ist die gesamte Festung umgeben. – Unten rechts: Der Haupteingang des Schlosses.
Fotos: Verfasser







Auch der schnellste Wagen fährt schlechtem Wetter nicht davon.
Darum denken Sie daran – auch wenn bei der Abfahrt die Sonne scheint:

Der „Auto-Knirps" muß mit!

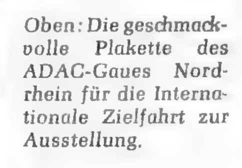
AUTO *)
Knirps
*) Ges gesch Markenname

Bei „Knirps"-Wetter immer mit „Knirps"!

Oben: Der ADAC-Ausstellungsstand fand regstes Interesse aller Besucher. Fotos: Woda

Deutsche Camping-Ausstellung in Düsseldorf

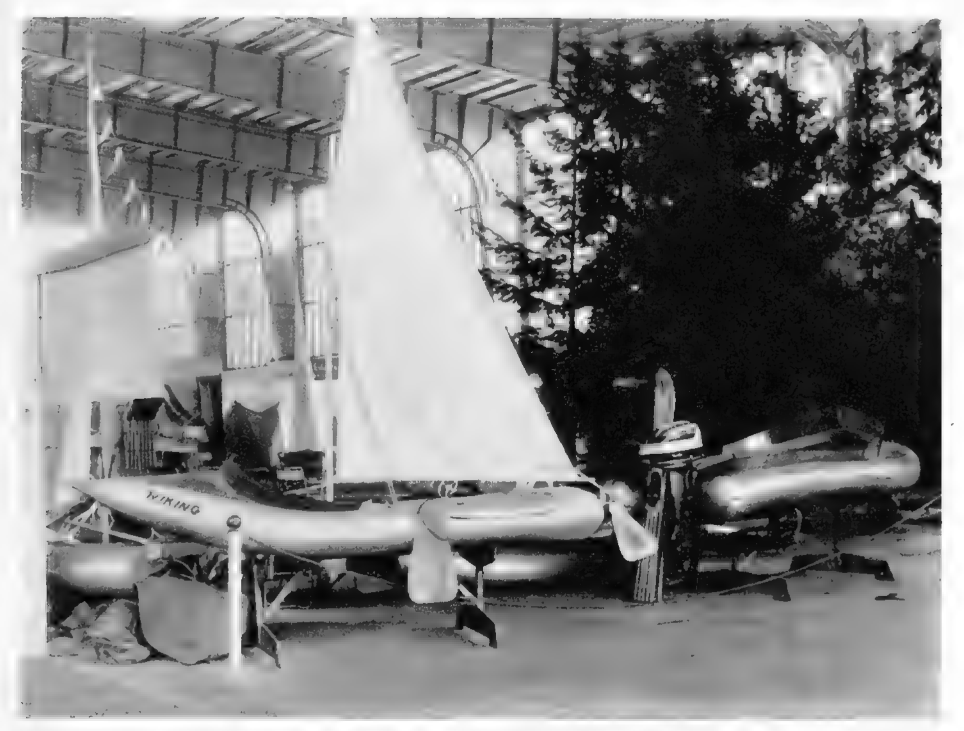



Oben: Die geschmackvolle Plakette des ADAC-Gaues Nordrhein für die Internationale Zielfahrt zur Ausstellung.


Oben: Koffer-Fernsehempfänger, ein Spaß für 1300,– DM. Eingeführt durch die Westfalia-Wiedenbrück.


Links: Das neue Klepper-Dingi Typ Master für Segel-, Motor- und Ruderbetrieb.

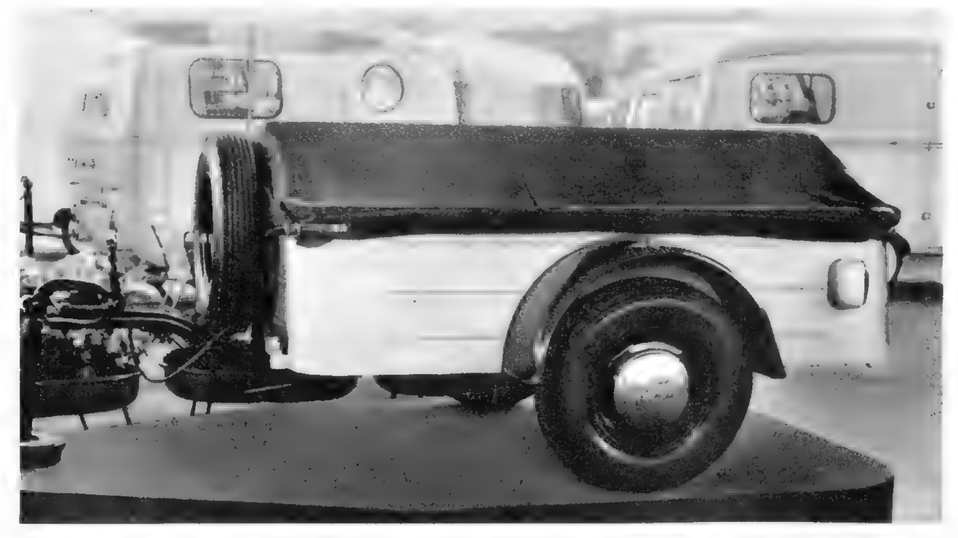

Bestechend wie immer, das Aufgebot der Auto-Wohn-Anhänger von Detleffs.



Zwei bewährte Modelle: Der Wicking Standard mit Besegelung (links) und der größere „Komet" motorisiert (rechts).



Das neue HAKU-Hauszelt mit ganzer Apsis am Heck und halber Apsis vorne für das Gepäck



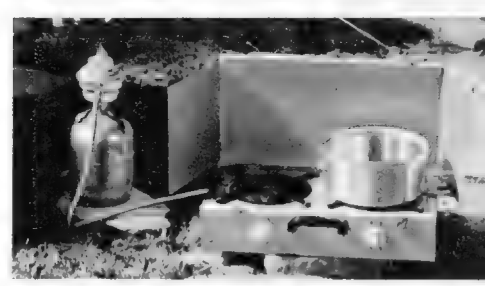
Ein neuer Sproß aus der Westfalia-Familie. Ein Gepäckanhänger, wie wir ihn uns wünschen: Leicht, stabil und elegant.



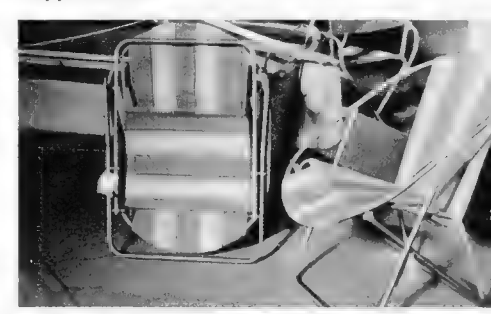
Metzeler Liegebett Typ Siesta. Wahlweise als Liege oder Stuhl zu verwenden. Aufblasbare Gummi-Luftkammern.



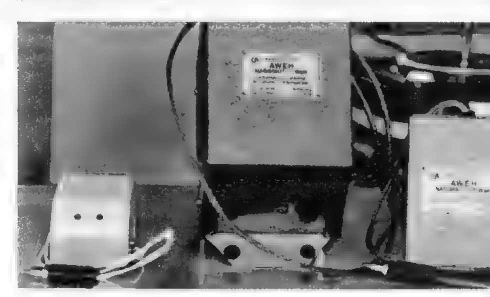
Alles in einem – Kübel. Sämtliches sichtbares Plastik-Kleingeschirr hat im Kübel Platz.



Der Traum jeder Campingfrau: Ga-Wa-Propan-Doppelkocher.



Die Sensation unter den Campingmöbeln: das „Rasti-Körbchen".



Umformer: Links für Rasierapparate, Mitte für Tonband- und Rundfunkgeräte, rechts für schwächere Geräte bis 25 Watt.



Die neuen



DIESELBETRIEB *noch wirtschaftlich?*

Der Preis des Dieselkraftstoffes ist im Vergleich zu dem der Vergaserkraftstoffe in letzter Zeit stärker angehoben worden. Das ist übrigens keine nur auf die Bundesrepublik beschränkte Erscheinung. Vielmehr hat die außerordentliche Betriebswirtschaftlichkeit des Dieselwagens auch die obersten „Steuerinkassanten" (sprich Finanzminister) anderer Länder nicht ruhen lassen. Wenn man die wichtigsten europäischen Länder heranzieht und die in diesen heute verlangten Zapfstellenpreise miteinander vergleicht, so stellt man fest, daß in Europa der Dieselkraftstoffpreis zwischen 40,2 und 94,1 Prozent des Benzinpreises ausmacht, wobei der Dieselkraftstoff in Holland sowohl absolut wie auch relativ zum Benzinpreis am billigsten, hingegen in Großbritannien am teuersten ist.

Auf westdeutsche Währung umgerechnet und mit dem Benzinpreis verglichen, ergeben sich in den wichtigsten europäischen Ländern folgende Preise:

	Literpreis des Dieselkraftstoffes in DM	Dieselkraftstoffpreis i. % d. Benzinpreis.
Holland	0,209	40,2
Belgien	0,236	42,2
Dänemark	0,261	42,9
Norwegen	0,265	43,7
Schweiz	0,499	89,8
Schweden	0,518	94,1
Westdeutschland	0,530	81,5
Italien	0,570	60,0
Frankreich	0,690	77,2
Großbritannien	0,720	98,8

Die Preisentwicklung ist also eine sehr unterschiedliche. Zwar ist der Dieselkraftstoff zum Beispiel in der Schweiz absolut billig, im Verhältnis aber zum Benzinpreis teuer, während der Nettozapfstellenpreis für Dieselöl in Italien und in Frankreich sehr hoch ist, verglichen aber mit Vergaserkraftstoffen immer noch niedrig genannt werden muß. Daraus resultiert, daß die Beliebtheit des Dieselwagens – wir meinen jetzt ausschließlich den Personenwagen mit Dieselmotor – in den einzelnen Ländern ganz verschieden sein muß und zwangsläufig auch ist. Gleicherweise ergibt sich aber auch für den deutschen Halter eines Diesel-Personenwagens, daß er – wenn er eine Geschäfts- oder Urlaubsreise in das Ausland plant – in den einzelnen Ländern mit sehr verschiedenen Zapfstellenpreisen rechnen muß, wobei er in sechs der angeführten europäischen Länder billiger wegkommt als zu Hause, in drei Ländern allerdings mehr ausgeben muß.

Wir möchten den Lesern der „ADAC-Motorwelt" einmal ganz genau aufrechnen, ob die Anschaffung und Betriebhaltung eines Diesel-Personenwagens unter Berücksichtigung der gestiegenen Zapfstellenpreise tatsächlich noch immer wirtschaftlich sich erweist oder aber keine geldlichen Vorteile mehr zu bieten vermag. Um diese Frage wirklich gut fundiert beantworten zu können, wurde eine ziemlich ausgedehnte Fahrt, die auch in das Ausland führte, unternommen. Das Versuchsobjekt war dabei ein Mercedes-Benz 180 D, ein normaler Innenlenker, der alles eher denn ein „Jüngling" war, denn er hatte mit 19 432 km auf dem Kilometerzähler im Zeitpunkt der Übernahme immerhin schon manche „Bewegung" hinter sich.

Der Wagen wurde auf dieser Reise mit Absicht sehr verschieden gefahren, um unter verschiedensten Betriebsbedingungen den Verbrauch festhalten zu können. Er wurde auf der Autobahn gehetzt, er mußte auf kurvenreicher, jedoch schneller Landstraße einiges hergeben, er wurde im Schweizer Jura nicht gerade sanft auf die Höhen getrieben, er durfte aber auch ansehnliche Strecken behaglich bummeln.

Wir hatten schon vor längerer Zeit Gelegenheit, den 180 D von Daimler-Benz genau unter die Lupe zu nehmen und stellten – allerdings bei gleichbleibenden Fahrgeschwindigkeiten – zwischen 30 und 110 km/h Verbräuche fest, die von 4,1 bis 10,0 Liter auf 100 km gingen. Diesmal wurden die Verbräuche aber ausschließlich im normalen Fahrbetrieb, also mit ununterbrochen wechselnden Geschwindigkeiten und stark abhängig auch von den Verkehrszufälligkeiten, festgestellt. Dabei ergaben sich folgende Verbrauchsziffern auf den Hauptabschnitten:

	Liter/100 km
● bei sehr scharfer Fahrweise auf der Autobahn	8,56
● bei scharfer Fahrweise im Gebirge	8,04
● bei normalem Verkehrstempo, dabei auch im Stadtverkehr	7,05
● bei gemächlichem Bummeltempo in hügeliger Gegend	6,40

Den Kraftstoffverbrauch auf der Gesamtstrecke, d. h. den mittleren Verbrauch unserer ganzen Reise, stellten wir mit 7,75 l auf 100 km fest.

Zum Vergleich rechneten wir die Durchschnittsverbräuche, die wir mit Wagen zwischen 1,5 und 2 Liter Hubvolumen, aber ausgerüstet mit Ottomotoren, im Laufe des letzten Jahres, gleichfalls unter den verschiedensten Betriebsbedingungen gemessen hatten, aus – sie ließen sich mit 9,5 Liter auf 100 km mitteln.

Und nun sehen wir uns einmal an, welche geldlichen Ausgaben, natürlich nur für den Kraftstoff, in den einzelnen Ländern im Dieselbetrieb (7,75 l auf 100 km zugrundegelegt) bzw. im Vergaserbetrieb (bei 9,5 l/100 km und gewöhnlichem Zapfstellenbenzin) erwachsen:

	Kosten je 100 km in DM	
	Dieselwagen	Vergaserwagen
Belgien	1,83	5,31
Bundesrepublik	4,11	6,18
Dänemark	2,03	5,78
Frankreich	5,35	8,48
Großbritannien	5,58	6,92
Holland	1,62	4,93
Italien	4,42	9,03
Norwegen	2,06	5,75
Schweden	4,02	5,23
Schweiz	3,87	5,29

Aus diesen Differenzen läßt sich ohne weiteres errechnen, von welcher Fahrleistung an der Dieselbetrieb geldliche Vorteile zu bieten imstande ist. Der Vergleich des Anschaffungspreises muß natürlich zum Typ 180 von Daimler-Benz bezogen werden, wobei die Differenz 750 DM beträgt. Das ist also auch die Spanne, die durch den verbilligten Betrieb amortisiert werden muß. Andere Faktoren braucht man kaum zu berücksichtigen, denn etwas teurere Ersatzteile für den Dieselmotor werden reichlich durch die ungewöhnliche Standfestigkeit und geringe Reparaturanfälligkeit gerade dieses Motortyps aufgewogen.

Es zeigt sich, daß der Unterschied im Anschaffungspreis in Belgien nach 21 500 km, im Bundesgebiet nach 36 200 km, in Dänemark nach 20 000 km, in Frankreich nach 23 900 km, in Großbritannien nach 55 900 km, in Holland nach 22 600 km, in Italien nach 16 300 km, in Norwegen nach 20 300 km, in Schweden nach 61 800 km und in der Schweiz nach 52 700 km amortisiert ist. Je nach Fahrweise ist also der höhere Anschaffungspreis für den Diesel-Personenwagen im Bundesgebiet in 1 bis 1½ Jahren durch die Kraftstoffersparnis ausgeglichen.

Die Gesamtausgaben während der ganzen Reise beliefen sich effektiv auf 3,94 DM/100 km (Auslandswährungen zum offiziellen Kurs umgerechnet). Diese neuerlich mit dem Mercedes-Benz 180 D gemachten Erfahrungen decken sich übrigens mit den Ergebnissen einer im vorigen Jahr gemachten Prüfungsfahrt, die von München nach Genf und zurück, sodann nach Wien und zurück und über weitere 800 km Fahrten in der Stadt München und der näheren Umgebung führte. Die insgesamt 2800 km wurden damals mit genau 98,– DM Kraftstoffkosten zurückgelegt. 100 km stellten sich folglich – der Kraftstoff war damals billiger, es gab noch keine Suez-Krise – auf 3,50 DM.

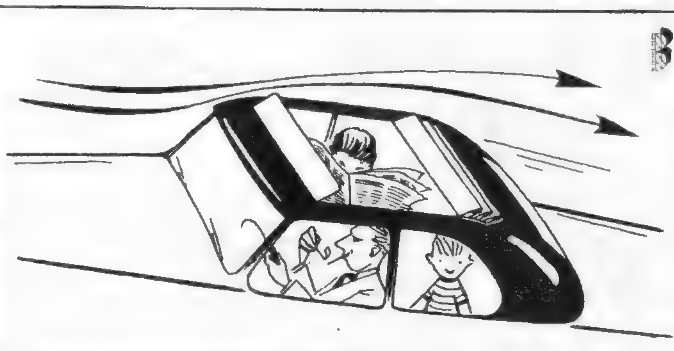
Nur am Rande sei noch bemerkt, daß der jetzt gefahrene Dieselwagen eine gestoppte Spitze von 114 km/h erreichte, aus dem Stand in 25 Sekunden auf 80 km/h kam und bis zu der 100-km/h-Marke insgesamt 44 Sekunden benötigte, womit auch die Leistungsfähigkeit des Wagens und sein einwandfreier Zustand unter Beweis gestellt sind. Trotz gestiegenen Dieselkraftstoffpreises ist ein Wagen wie der 180 D noch immer unvergleichlich betriebssparsam, ja sogar betriebsbillig zu nennen.

St. v. Szénásy



Weitere Auskünfte und Bezugsquellen-Nachweis durch

TEROSON-WERKE GMBH · CHEM. FABRIK · HEIDELBERG



Die Luft umsäuselt dich noch leiser
Hast Du'n Webasto Windabweiser

Sie fahren zugfrei trotz weit geöffnetem Schiebedach mit einem Webasto-Windabweiser. Er wird fest unter dem vorderen Dachteil eingebaut, um das störende Ablegen im Wageninneren zu vermeiden. Er ist aus Plexiglas gefertigt, läßt sich leicht herausklappen, liegt bei geschlossenem Dach am Dachhimmel an und beeinträchtigt nicht Ihre Bewegungsfreiheit.

Der Webasto-Windabweiser ist bei unseren Einbauwerkstätten und im Handel erhältlich.



Verlangen Sie unverbindlich unseren Sonderprospekt Nr. 14
und die Anschrift der nächstgelegenen Einbaustelle bei Abt. 1

WEBASTO-WERK GMBH · STOCKDORF BEI MÜNCHEN

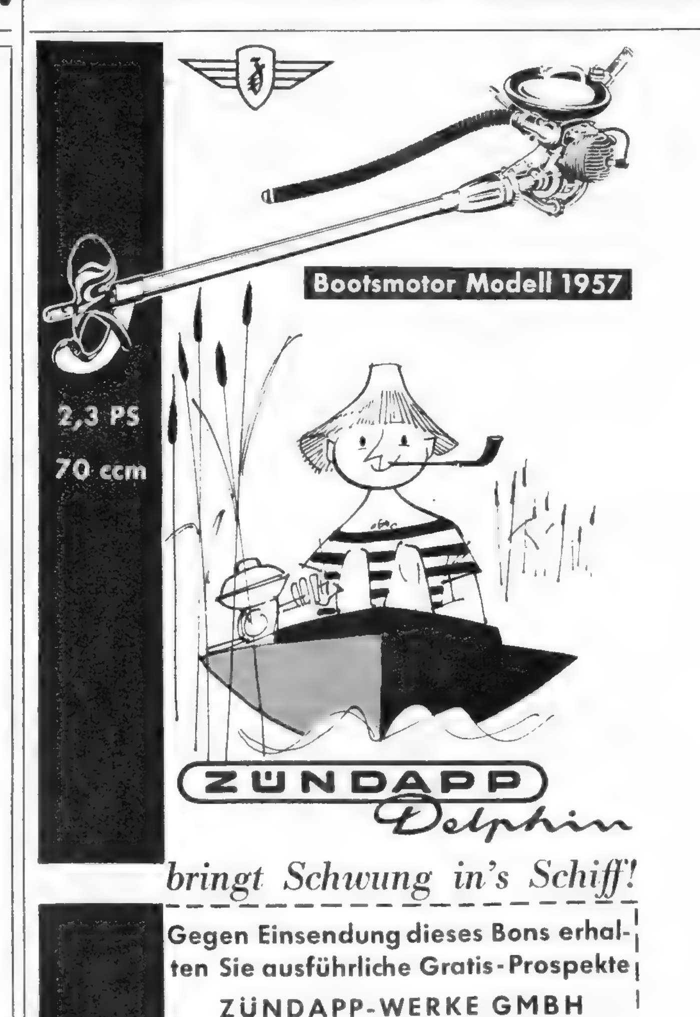


Wir übernehmen für unsere Versicherten
im Strafprozeß wegen Verkehrsvergehen
die Kosten der Strafverteidigung in
allen Instanzen.
Wir tragen für unsere Versicherten die
Zivilprozeßkosten zur Geltendmachung
eigener Schadensersatzansprüche, sofern
ein Dritter hierfür gesetzlich haftet.
Freie Anwaltswahl.
Versicherungsschutz im In- und Ausland
Für ADAC-Mitglieder ermäßigte Prämie.
Vorsorgliche Clubmitglieder ergänzen daher
ihre Haftpflichtversicherung durch
eine
D. A. S.-RECHTSSCHUTZ-POLICE.

Auskunft und Prospekte durch

DEUTSCHER AUTOMOBIL SCHUTZ
RECHTSSCHUTZ-VERSICHERUNGS-A.G.
MÜNCHEN 22

Prinzregentenstraße 14



Modische Palette

FÜR AUTOMOBILE

Als das Auto noch in seinen Kinderschuhen steckte, ratterte, knatterte und puffte es in „einem würdigen, schwarzen Gewand" über die Straßen. Es dauerte immerhin ein paar Jahrzehnte, ehe sich die Automobilfabriken in aller Welt dazu entschlossen, ihre immer volkstümlicher und damit in großen Serien produzierten „Kinder" ein bißchen heiterer und farbiger anzuziehen. Die ersten, die sich vom repräsentativen Schwarz lösten, waren die Sportwagen, die mit strahlend weißen, knallroten und auch blauen und grünen Lackkleidern ihre rassigen und schlanken Linien betonten und als silberne, weiße und rote Blitze ihre sportliche Note unterstrichen.

Viel zögernder folgten die Limousinen nach. Nach dem Schwarz wurde hier das ebenso praktische wie für ein Gefährt der Landstraße charakteristische Grau Favorit. Damit aber war das Eis endlich gebrochen!

In den USA machte man den Anfang, und im traditionsgebundenen Europa betrachtete man noch etwas skeptisch die „motorisierten Ostereier" aus Übersee. Trotzdem zog man bald nach und tat hüben wie drüben oftmals des Guten zuviel. Denn, ist das Auto in seiner Form auch mehr und mehr der Mode unterworfen, so gibt es doch in der Wahl der Lackfarbe gewisse Grenzen, die der gute Geschmack vorschreiben sollte. Mag ein rosa Hütchen auf dunklen Locken reizend aussehen, so wirkt ein rosa Auto doch letztlich wie ein Schlag ins Gesicht. Vorteilhaft dagegen sind alle die Farben, die uns die bewegte Natur zeigt, die Farben des Himmels, des Meeres, der Flüsse und des wandernden Sandes. Es sind blau, grau, grün in allen Schattierungen, sowie zarte Beige- und Gelbtöne, die an Dünen- und Wüstensand erinnern. Mit den verschiedensten romantischen Benennungen werden diese genannten Farbnuancen für die Serienfahrzeuge der in- und ausländischen Automobilfabriken verwendet. Sie eignen sich auch bestens für Zwei- und Dreifarbenlackierungen. Auch vertragen sie sich gut mit den meisten roten und braunen Tönen, Farben, die ohne Auflockerung durch grau, beige, saharagelb oder blau meistens der Charakteristik eines Autos nicht zuträglich sind.

Allerdings spielen bei der Verwendung von mehreren Farben nicht nur die passenden Zusammenstellungen, sondern auch die Form des Fahrzeuges selbst eine große Rolle. Sieht eine kleine und mollige Frau nicht gerade vorteilhaft in Rock und Bluse aus, so wird auch ein kleiner und kurzer Wagen nur noch gedrungener und deshalb unvorteilhafter wirken. Zweifellos sind die ausgesprochenen Pontonkarossen in einem Zweifarben-Dreß am besten angezogen. Ihre unterhalb der Türgriffe verlaufenden Chromleisten sind in ihrem Falle mit einem Gürtel vergleichbar, der die glatten Flächen aufteilt und für die obere und untere Farbe einen markanten Absatz bildet. Allen anderen Modellen steht ein einfarbiges Lackkleid bedeutend besser zu Gesicht. Allenfalls können sie sich ein farblich kontrastierendes Hütchen – sprich Dach – leisten. Dies gilt auch besonders für Cabriolets und Coupés.



Nicht zuletzt aber sollte sowohl der Wagen als auch seine Lackfarbe ein ganz klein wenig mit seinem Besitzer oder seiner Besitzerin harmonieren. Er sollte – Frauen werden dies immer bestätigen – auch niemals allzu auffallend sein, denn, wo bliebe die Wirkung eines Bildes, wenn es von einem zu mächtigen Rahmen schier erdrückt würde?

Vom distinguierten Schwarz bis zum sommerseligen Himmelblau gibt es eine so mannigfaltige Auswahl an Farben, die nicht zuletzt eine ganze Skala der Lebensfreude, vom Pianissimo bis zum Fortissimo, umfassen. Sie tragen – dies klingt vielleicht übertrieben – zur Harmonie zwischen Autobesitzer und Auto bei und sind ausschlaggebend für den guten Geschmack jedes einzelnen.

Für alle diejenigen, die im Auto jedoch nur einen Gebrauchsgegenstand sehen, sind diese Zeilen natürlich nicht geschrieben. Für sie ist der Wagen nichts anderes, als ein fahrbarer Untersatz, der nichts über die Persönlichkeit seines Besitzers zu verraten vermag. Die anderen dagegen wissen längst, daß ein Auto eine Art Visitenkarte ist. Sie braucht nicht aus feinstem Papier zu sein und muß auch nicht unbedingt einen Büttenrand haben. Sie soll nur geschmackvoll und gefällig sein. Das heißt in bezug auf das Auto, daß ein gepflegter und in gut harmonierenden Farben lackierter Kleinwagen bedeutend angenehmer auffällt als eine in allen Bonbonfarben schillernde Landstraßenjacht. *Simone*

Die Bäumeritis geht um!

„Holzt die Straßenbäume ab", plädierten doch kürzlich die Besitzer fahrbarer Untersätze. – „Laßt bloß der Natur die Bäume, verschrottet lieber die Autos", halten die Landschaftsstreiter entgegen. Seit Adam und Eva unter dem Baum der Erkenntnis standen, scheint sich bei uns Menschen sehr viel um den Baum zu drehen – aber nicht nur bei uns Menschen, auch für Fipsi ist er beispielsweise ein lebenswichtiger Bestandteil. Ja, und so kam es eben, daß sich zum Muttertag und Vatertag, wie könnte es auch anders sein, noch ein Tag des Baumes gesellte, sozusagen als äußeres Zeichen zur inneren Einkehr im Hinblick auf Rousseaus „zurück zur Natur". Im Zeitalter der Technik wirklich eine wohllöbliche Tat.

Innere Einkehr zur Natur mußte nun kürzlich auch ein Straßenmeister halten, nachdem er von seiner vorgesetzten Behörde den Auftrag bekommen hatte, die an einer verkehrsreichen Straße stehenden Bäumchen im Hinblick auf die bevorstehende Fahrbahnverbreiterung zu entfernen. Früher wäre das ganz einfach gewesen, da hätte man die Säge zur Hand genommen und . . . aber nein, wie brutal, sprechen wir lieber nicht davon. Durch den Sturm der Entrüstung veranlaßt, welcher erst kürzlich mindestens mit Windstärke 10 durch den deutschen Blätterwald rauschte, machte sich der gute Magister Viae auftragsgemäß und pflichtbewußt mit seinen Gesellen und Gartenbauspezialisten daran, jedes einzelne Bäumchen liebevoll herauszuwühlen und alle zusammen – 50 an der Zahl – abseits von den benzinfressenden Ungeheuern an einem stillen Örtchen übergangsweise anzusiedeln. Kosten pro ausgegrabenes Bäumchen: DM 10,–. Nur haben derartige Bäumchen die Eigenart, sich das nicht gefallen zu lassen, vor allem aber nicht so lange Zeit, wie trotz des Zeitalters der Technik der Ausbau einer Straße in Anspruch nimmt. Der langen Rede kurzer Sinn: Die Bäumchen fingen zu streiken an, traten samt und sonders in den Ausstand und kehrten der verrückten Welt den Rücken. 50 Streitobjekte waren aus der Welt geschafft – oder?

Nach Fertigstellung der neuen Straße werden aber trotzdem wieder 50 Bäumchen gepflanzt, die aus einer nahe gelegenen Baumschule zum Preise von DM 6,– pro Stück inkl. Pflanzung „frei Straße" geliefert werden. Die Baumaktion des Straßenmeisters kostet also nun nach Beendigung genau $50 \times 10 + 50 \times 6 =$ DM 800,– netto. Hätte er nach der nunmehr Gott sei Dank veralteten, aber weniger kostspieligen Methode (= Säge) gehandelt, so wäre die ganze Angelegenheit auf insgesamt $50 \times 6 =$ DM 300,– gekommen. Das Fazit der ganzen Sache: Bei einer Straßenlänge von rund 0,25 Kilometer wurden summa summarum DM 500,– völlig sinnlos in wertloses Holz umgesetzt. Und dabei haben wir in der Bundesrepublik rund 125 000 Kilometer Bundesfernstraßen und Landstraßen!

Wir können wirklich froh sein, daß wir so friedliche Menschen sind und alles widerspruchslos hinnehmen! Vielleicht könnten die zuständigen Kreise wenigstens die Ernennung des Straßenmeisters zum „Kavalier am Baum" vorschlagen! *Abteilung Verkehr*



Rund 2000 mal

schauen Sie jährlich auf Ihre Armbanduhr. Sehen Sie auch einmal auf Ihr Uhrband. Finden Sie nicht, es müßte ein neues, sauberes her? Ein Expandro-Uhrband natürlich, denn das bleibt auf viele Jahre wie neu. Expandro-Uhrbänder gibt es in jedem Uhrenfachgeschäft.



Das wäscheschonende Uhrband





Helga wurde in der Schule besser

Endlich hat sie es geschafft. Schularbeiten machen ihr jetzt wieder Freude. Früher war sie richtig lustlos und unkonzentriert.



„Unsere Tochter macht jetzt immer fleißig ihre Schulaufgaben. Sie denkt auch nach dabei. Und braucht nicht mehr zu raten. Sie ist auch viel lebendiger geworden."

Das berichtet uns Frau Hilde Altenberger in Willich (bei Krefeld), die Mutter der elfjährigen Helga.

„Unsere Tochter ist ein Kriegskind. Sie kam 1945 zur Welt. Wir waren damals geflüchtet und hatten in der Nähe von Krefeld eine neue Bleibe gefunden. Sie wissen ja, wie schwer es damals war, und unsere Älteste war besonders zart und sensibel."

„Später wurde sie auf ärztliches Anraten auf ein Jahr von der Schule zurückgestellt. Das machte uns noch keine besonderen Sorgen. Wir wußten ja, wie schwer unser Kind es gehabt hat."

Sorgen über Sorgen

„Als Mutter nimmt man es aber trotzdem nicht auf die leichte Schulter, wenn es in der Schule nicht klappt. Wenn es Zeugnisse gab, war es immer ein Trauertag für die ganze Familie. Sie können mir glauben, daß wir uns alle erdenkliche Mühe gegeben haben, auch mein Mann hat sein Bestes getan. Er half unserer Tochter bei den Schularbeiten, obwohl er den ganzen Tag hart arbeiten mußte."

Großmutter wurde energisch

„Unsere Oma hatte die rettende Idee. Sie sagte mir immer wieder, daß ich mal an diese Firma in Hamburg schreiben sollte, die in Anzeigen immer Gehirn-Direkt-Nahrung empfiehlt. Wir können uns die ja kommen lassen, das ist ja ohne Risiko. Man braucht das Geld gar nicht erst zu schicken!"

Zuerst war ich skeptisch

„Aber nach der zweiten Schachtel merkten wir alle, daß Helga sich besserte. Sie fing richtig an, zu lesen. Auch das Häkeln und Stricken machte ihr Freude. Selbst unser Lehrer sagte mir bei einer Eltern-Konferenz, daß es mit Helga bergauf geht. Ja, es war ein wirklicher Erfolg. Sie können sich denken, wie glücklich ich war."

Auch Ihr Kind kann mehr leisten

Lernen Sie aus der Erfahrung von Frau Altenberger. Viele 1000 Eltern können es bestätigen. Durch Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung haben Sie die Möglichkeit, Ihrem Kind zu helfen. Nach wenigen Wochen merken Sie genau: Alles geht viel besser und viel leichter. Ihr Kind macht seine Aufgaben mit viel mehr Lust und Liebe.

Versäumen Sie nichts!

Was Sie heute versäumen, kann Ihrem Kind fürs ganze Leben entgehen. Sie sollten nicht erst morgen oder übermorgen, sondern am besten noch heute, jetzt gleich, in dieser Stunde, Ihren Entschluß fassen.

Schicken Sie kein Geld!

Sie erhalten die erste Original-Packung Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung frei Haus auf Probe. Sie können damit einen Versuch auf unsere Kosten machen und auch die angebrochene Packung bis zum 12. Tag zurückschicken. Wenn Sie zufrieden sind, das Energlut behalten wollen, hat die Bezahlung 30 Tage Zeit.

Falls Sie den Gutschein nicht ausschneiden können, genügt eine Postkarte an:

COLEX-ANDRESEN, Abt. 755 VK, Hamburg 1.

Was sagt die Wissenschaft?

Wissenschaftler entdeckten, daß Glutaminsäure-Verbindungen die Konzentrations- und Merkfähigkeit, das Gedächtnis und die Aufmerksamkeit bessern. Und nachdem feststand, daß Glutaminsäure keine Nachkriegsmode, sondern ein notwendiger Gehirn-Nährstoff ist, dessen Fehlen zu Mangelerscheinungen führt, fanden Forscher und Mediziner auch jene Vitalwirkstoffe, die gemeinsam mit Glutaminsäure einen Wirkstoff-Komplex ergeben, der für eine ausreichende Versorgung des Gehirns naturgemäß und notwendig ist.

Diese speziellen und für eine Versorgung des Gehirns notwendigen Lebensstoffe sind in Energlut so enthalten, wie sie das Gehirn benötigt.



GUTSCHEIN

Energlut

Gehirn-Direkt-Nahrung

O **Für Kinder einfach** Original-Packung DM 10.50

O **Für Erwachsene „extra" verstärkt** Original-Packung DM 11.80

Sie erhalten die erste Packung frei Haus auf Probe. Sie können also erst einen Versuch machen und auch die angebrochene Packung bis zum 12. Tag wieder zurücksenden. Wenn Sie zufrieden sind, die Packung behalten wollen, können Sie sich mit der Bezahlung 30 Tage Zeit lassen.





Kurz und gedrungen, wozu noch der schwere Außenborder beiträgt, aber sehr schnell und wendig, das ist das Z-Rennboot von Scheibert.

Es gibt sehr leichte Schlauchboote, wobei diese Bewertung sich sowohl auf leichte Handhabung als auch das Gewicht stützt. Wir haben unseren Lesern schon Schlauchboote vorgestellt, die mit einem Triebwerk bis zu etwa 3 PS Leistung und einer Belastung mit drei Mann sehr befriedigende Werte ergaben. Gefühlsmäßig gehören in diese Gruppe ja auch eine Reihe Faltdinghies mit hinein, wenn einzelne von ihnen auch noch 7,5 PS vertragen. Für einen Zehner-Motor empfiehlt sich aber doch schon ein schwereres, d. h. noch stabileres Boot. Bei einem Boot auf Schlauchbasis kann man ruhig weitergehen, weil die hier verwendeten Verbände elastischer und daher auch vielleicht etwas dauerhafter sind. Zu überlegen wäre dabei nur, ob die betreffenden Schlauchboote in ihrem Verhalten im Wasser so sind, daß sie in der Kielung – der Kraftfahrer sagt dazu „Spurhaltung" – noch ausreichen. Größere Schubleistung des Motors hebt die Boote aus dem Wasser, womit sich die Verhältnisse ändern. Manche Boote werden dann aus Verdrängungsbooten zu Gleitbooten, womit sie wieder neuen Bedingungen unterworfen sind.

Die Kunst des Schlauchbootbaues ist es, daß ein gutes Boot diesen beiden ganz verschiedenen Bedingungen einigermaßen entsprechen muß. Daß ein Boot beim Gleiten schneller als ein tiefliegendes Verdrängungsboot ist, gehört schon zur Allgemeinkenntnis jedes Wassersportlers. Daß es aber rudermäßig – d. h. in der Steuerung und damit in der Kielung – schwieriger ist, haben die Konstrukteure schon frühzeitig bemerkt.

Wir haben nun zwei Schlauchboote kennengelernt, die in dieser Hinsicht eine besonders gute Note verdienen. Es sind dies die Jo II und das Z III der Deutschen Schlauchboot-Werft Scheibert in Eschershausen.

Ehe wir uns mit den beiden Booten konstruktiv und betriebsmäßig beschäftigen, mag kurz ein Hinweis auf die Hersteller selbst gegeben werden. Das kleine Städtchen Eschershausen am Ith basiert heute arbeitsmäßig auf dieser Schlauchbootwerft, die mehr als 600 Menschen Arbeit und Brot gibt. Hier werden Schlauchboote hergestellt, die ebenso interessant wie zum Teil „gewaltig" sind. Wir finden hier einfach riesige Schlauchboote neben den berühmten achteckigen Rettungsschlauchbooten, die vollautomatisch von Bord ins Wasser gleiten und sich selbst aufpumpen. Sie wurden in der ganzen Welt bekannt und finden bei Fischereifahrzeugen aber auch bei größeren Schiffen Verwendung. Überflüssig werden dabei die Davits, die bei schwerem Seegang und ungewöhnlicher Lage des havarierten Schiffes versagen können. Das Schlauchboot aber braucht einen Bruchteil des Raumes an Deck und kann in jeder Lage einfach in die See geschossen oder geworfen werden. Daneben werden die langen Schlauchboote jeder Größe hergestellt, die für militärische Zwecke ebenso gut verwendbar sind wie als Pontons im Straßen- bzw. Brückenbau. Gerade hier haben sie sich



Bildschön in der Form, fast verwindungsfrei, schnell und handlich mit Außenbordern der kleineren Klasse, präsentiert sich die Jo II.



Start in den Sommer

mit

SUPER Paxette



Die universelle System-Kleinbild-Camera mit Wechseloptik und gekuppeltem Meßsucher

ab DM 198.–

Fragen Sie Ihren Fotohändler.

CARL BRAUN · CAMERA-WERK · NÜRNBERG

besonders bewährt, da sie dem schwer zu transportierenden, weil schwergewichtigeren und sperrigeren, starren Ponton manchen einschneidenden Vorteil abgewonnen haben.

Das wahre Hobby Scheiberts aber sind die kleineren Sportschlauchboote, in denen er sowohl konstruktiv als auch fertigungsmäßig ebenso Wertvolles geschaffen hat wie auf seinen anderen Arbeitsgebieten. Zuerst sei bezüglich der DSW-Sportschlauchboote vermerkt, daß sie sich trocken fahren. Man kann beide Typs daher im Straßenanzug fahren, was sich besonders in der rauhen Jahreszeit angenehm bemerkbar macht. Beide Boote sind nämlich so konstruiert, daß sie einen ausgeprägten Kiel aufweisen. Die Bodenbretter liegen so hoch, daß unter ihnen eine Bilge entsteht, die gelegentlich überkommende Spritzer im Boot so aufnimmt, daß man immer trocken sitzt und auch stets trockenes Schuhwerk behält. Wer schon einige Erfahrung im Wassersport hat, wird dies zu schätzen wissen.

Rein formenmäßig gehört die Jo II mit zum schönsten, was uns bisher die deutschen Schlauchbootkonstrukteure geschenkt haben. Das Boot hat eine ausgesprochene Jollenform, was sich besonders gut macht, wenn es unter Besegelung läuft. Daß es auch als Segler gut laufen muß – wir hatten dazu leider noch keine Gelegenheit –, ergibt sich einmal durch die konstruktiv ebenso elegante wie technisch richtige Ducht im vorderen Drittel samt den Seitenschwertern, weiter aber auch gefühlsmäßig aus dem leichten und schnellen Lauf bei schwacher



Bei solchen Kehrtwendungen im vollen Tempo eines großen Außenborders muß man sich schon etwas festhalten. Aber es gelang uns bei aller Bosheit nicht, den „Kahn" zum Kentern zu bringen.

Fotos: Franke (3)

Motorisierung. Die motorischen Versuche wurden hauptsächlich mit einem 5,5-PS-Johnson und mit einem 7,5-PS-Evinrude unternommen. Kurzzeitig wurden auch Außenborder mit 10 und sogar mit 15 PS verwendet. Aber am angenehmsten verhielt sich das Boot doch mit den kleineren Motoren. Es soll ja auch ein Reiseboot und kein Rennboot sein.

Das ist anders bei dem großen Scheibert Z III. Dieses Boot verträgt den größten Außenborder. Es hat bei den ADAC-Regatten auf dem Baldeney-See und auf dem Rhein Geschwindigkeiten fast bis zu 70 km/h erreicht, wobei Motoren bis zu 40 PS eingesetzt waren. Verblüffend war bei hohen Geschwindigkeiten, die wir schon mit 25 PS spielend erreichten, einmal die Kielung geradeaus und zum anderen die anfänglich fast unglaubhafte Sicherheit beim scharfen Kurven. Das Boot steigt, wie übrigens auch beim Schnellstart, vorne etwas an. Das verblüfft nur etwas beim ersten Male, nachher macht es unheimlichen Spaß, weil der Bootskörper bei steigender Geschwindigkeit sehr rasch selbsttätig in die waagrechte Lage und damit zum Gleiten kommt. Bei Geschwindigkeiten von 60 km/h und mehr wird das Wasser zum „Brett". Wie sich Z III in seinen Verbänden und sonstigen Konstruktionsteilen bei dieser Beanspruchung verhält, ist einfach ungewöhnlich. Man muß sich vergegenwärtigen, daß bei Fahrten in diesem Tempo natürlich ein hoher Grad von Seemannschaft notwendig ist. In den Kurven ist die Zentrifugalkraft so groß, daß man sich festkrallen oder besser noch festschnallen muß, um nicht hinausgeschleudert zu werden. Ein wahrer Männersport! Empfohlen sei, ihn sich langsam anzubändigen und erst mit schwächeren Triebwerken anzufangen.

Befassen wir uns noch ein wenig mit Auf- und Abbau beider Boote. Schneller zusammengesetzt ist das große Boot, es verlangt aber mehr Pumparbeit. Die Jo II fordert etwas mehr Fingerspitzengefühl, weil die fünf Bodenteile, die an sich sperriger sind, genau unter die Wulste gebracht werden müssen. Das kann die langen, gepflegten Fingernägel kosten, die aber sowieso nicht seemännisch sind.

Die Jo II hat nur zwei Luftkammern längs. Aber keine Angst, wir ließen einmal versuchshalber eine Kammer leerlaufen. Die zweite trug das ganze Boot samt Motor und Insassen immer noch. Wir wurden dabei natürlich etwas naß, aber wir wollten es, wie gesagt, eben einmal genau wissen. Bei überstarken Motoren knackt es manchmal, wenn das Boot in kabbeliges Wasser hart einsetzt. Wir entdeckten jedoch keine Brüche im Holz. Es rührt wohl davon her, daß die fünf Bodenteile, die ja nicht starr miteinander verbunden sind – auch der zweioder dreiteilig gearbeitete Kiel kann sich etwas bewegen –, unter solch extremen Bedingungen zu arbeiten beginnen.

Es waren zwei Boote, die uns, nachdem wir uns mit den stets notwendigen kleinen Kniffen vertraut gemacht hatten, nur Freude bereiteten.

Dienstbach

W 021133

mit KALODERMA*

rasiert sich's gut



*glyzerinhaltig



Ist „Gepflegtsein" Luxus? Erfolgreiche Männer versichern das Gegenteil. Dabei liegt es oft an scheinbar kleinen Dingen. So ist z. B. der Gebrauch eines guten Rasierwassers sicher keine „Extravaganz". **Kaloderma Rasierwasser** wirkt antiseptisch und belebt, strafft und glättet Ihre Haut. Darüber hinaus aber umgibt sein frischer, angenehm männlicher Duft Sie mit jener Atmosphäre sympathischer Gepflegtheit, die Sie allerseits „gern gesehen" macht.

KALODERMA RASIERWASSER **DM 2.20 u. 3.60**

W 03636 A

„Das Lächeln auf der Zunge...“

„Das Lächeln auf der Zunge?“ – Vielleicht wird Sie der Ausdruck zunächst befremden, und doch trifft er wie kein anderer das, was den Picon Cordial so typisch unterscheidet. Ein guter Apéritif muß appetitanregend und bekömmlich sein – aber das ist nicht alles! Darüber hinaus soll er irgendwie befreiend und erheiternd wirken, von den Mühen des Alltags lösen, die Stunde der Entspannung einleiten. Und das ist genau das, was der Picon Cordial in seiner ganz besonderen, zwischen Lieblichkeit und Würze schwebenden, weinigen Eigenart tut. Bei jedem Schluck werden Sie es von neuem erleben, dieses: „Lächeln auf der Zunge!“

ORIGINAL
FRANZÖSISCHER
APÉRITIF

In allen guten Fachgeschäften



PICON
CORDIAL



APPARATE- u. KAMERABAU·GMBH·FRIEDRICHSHAFEN

Eifelrennen bringt Meisterschaftsläufe

Nach der Absage des Schotten-Ring-Rennens und des Solitude-Rennens hat sich der sportfreudige ADAC-Gau Nordrhein dafür eingesetzt, daß das Internationale Eifelrennen am 30. Mai auch als Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft ausgetragen wird. Damit erlebt der Nürburgring am 30. Juni einen weiteren großen Höhepunkt, wenn die Motorradfahrer in den fünf Solo- und der Beiwagenklasse um die Meisterschaftspunkte kämpfen. Daneben kommen auch noch die Motorradrennen um den heuer zum zweiten Male ausgetragenen Deutschen Junioren-Pokal zur Durchführung, und auch die Wagen werden an diesem Tag an den Start gehen.

Deutschland-Rallye 1957

ADAC und AvD führen in der Zeit vom 29. Mai bis zum 2. Juni gemeinsam die „Deutschland-Rallye 1957“ durch. Diese internationale Veranstaltung, die bei den bekanntesten in- und ausländischen Rallyefahrern schon lange vor Nennungsschluß starken Anklang gefunden hat, zählt zur Europameisterschaft der Tourenwagen und dürfte wichtige Entscheidungen um diesen Titel bringen. Das Programm ist sehr umfangreich und sieht eine Langstreckenprüfung von rund 700 Kilometern, eine Zuverlässigkeitsfahrt über 2500 Kilometern sowie sieben verschiedene Sonderprüfungen vor, die vor allem mit „Köpfchen“ gefahren werden müssen. Am 29. Mai starten die Teilnehmer wahlweise von Hannover, Wiesbaden, Klagenfurt, Lüttich, Lyon und Mailand nach München. Von hier aus geht es tags darauf zu der 2500 km langen Fahrt, die über Salzburg–Katschberg–Wurzenpaß–Lubiana–Loiblpaß–Turracher Höhe–Freiburg–Hockenheimring–Saarbrücken–Luxemburg–Nürburgring zum Zielort Wiesbaden führt, wo die Teilnehmer am 1. Juni eintreffen.

In Österreich, Jugoslawien und Deutschland werden die sieben Sonderprüfungen ausgetragen. So findet auf der Autobahn bei Salzburg eine Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsprüfung statt, am Loiblpaß eine Bergprüfung über fünf, am Schauinsland eine weitere über elf Kilometer statt. Auf dem Hockenheimring werden Brems-, Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsprüfungen abgehalten und auf dem Nürburgring gilt es, zum Abschluß noch sechs Runden nach vorgeschriebener Zeit zu absolvieren.

Interessante Rallye Solitude

Eine Prüfungsfahrt „Rund um die Solitude“ war dem ADAC-Gau Württemberg im Jahr 1953 so tadellos gelungen, daß sich die Mehrzahl der Teilnehmer für 1954 eine Wiederholung gewünscht hatte. Zu der ist es – nun schon unter dem anspruchsvolleren Namen „Rallye Solitude“ – dann auch gekommen, und weil die Geschichte weitergegangen ist, konnte vom 12. bis zum 14. April bereits die „5. Rallye Solitude“ durchgeführt werden.

Schon die rund 170 Nennungen hatten die unveränderte Beliebtheit der Veranstaltung erwiesen, und wie sie dann vom Gau Württemberg mit seinem Motorsport-Club Stuttgart angepackt und von den Aktiven durchgestanden wurde, wie verständnisvolle Behörden und vor allem auch die Polizei Hilfestellung gaben, das alles hat uns für die Zukunft wieder eine ganze Menge Mut gemacht.

Nach einer Anfahrt von mindestens 200 Kilometern waren die Teilnehmer zu mitternächtlicher Stunde vom Schloß Solitude aus zu einer gemeinsamen, rund 450 Kilometer langen Schwarzwaldfahrt gestartet. Diese Strecke, auf der die Durchschnittsgeschwindigkeiten durch Geheimkontrollen überwacht wurden, hatte den Aktiven dann bei Nacht und Nebel, bei Glatteis und Schnee am Schauinsland eine erste Bergprüfung gebracht, an die sie lange zurückdenken werden. Eine weitere Bergauffahrt zur Zuflucht konnte von allen Teilnehmern bei Tageslicht gefahren werden.

Nach der Rückkehr zur Solitude-Rennstrecke waren die Wagen in drei Pulks zu einer Einstunden-Dauerprüfung gestartet, bei der schon ein wenig auf die Tube gedrückt werden mußte, wenn die Durchschnitte erreicht werden sollten. Mit einer Brems- und Beschleunigungsprüfung mitten im Zentrum von Stuttgart, zu der sich eine große Zuschauermenge eingefunden hatte, und einer Zustandsprüfung der Wagen im anschließenden Parc fermé wurde das Samstagprogramm abgeschlossen. – Bis zu diesem Zeitpunkt hatten der Gesamtsieger von 1955, Rudi Golderer, Göppingen, und der junge, fahrerisch hochbegabte Stuttgarter Eberhard Mahle punktgleich an der Spitze des Gesamtfeldes gelegen. Die traditionelle Slalomfahrt auf dem Flugplatz von Malmsheim schaffte aber der Stuttgarter Alfa-Fahrer mit der absolut schnellsten Zeit und kam somit zu einem wohlverdienten Gesamtsieg vor Roland Ott, Neustadt, Mercedes 190, und Schäfer, Stuttgart, Simca. *Wo*

3. ADAC-Turnier des Nordens

Die vier ADAC-Gaue des norddeutschen Raumes, die Gaue Hansa, Niedersachsen, Weser-Ems und Schleswig-Holstein haben sich zusammengetan, um in diesem Jahr erstmals vom 14. bis 16. Juni gemeinsam auf breitester Basis das

„3. ADAC-Turnier des Nordens",

das sich aus der früheren „Rallye Travemünde" entwickelt hat, zu veranstalten. In das Programm des Turniers wurde unter dem Namen „Rallye Ostsee" wieder eine Wertungsfahrt — national offen für Personenkraftwagen über etwa 880 km — mit Wertung zur Deutschen Tourenwagenmeisterschaft, den Gaumeisterschaften der Gaue Hansa und Schleswig-Holstein, sowie für die Sportabzeichen des ADAC, AvD und DMV aufgenommen. Sie führt mit dem Start in Hamburg durch die Lüneburger Heide, den Harz, das Weser-Bergland, Bremen, den Norden Niedersachsens nach Travemünde, wo die Rallye-Teilnehmer am Sonnabend, den 15. Juni, vormittags, eintreffen. Diese Veranstaltung, als reine Leistungsprüfung für Fahrer, Beifahrer und Fahrzeug stellt hohe Ansprüche an die Zuverlässigkeit des Fahrers und seines Fahrzeuges, sowie an die Kartenlesekunst des Beifahrers und eine geschickte Zeiteinteilung auf der ganzen Strecke. Aber auch die Geschwindigkeit kommt zu ihrem Recht, nur finden diese Geschwindigkeitsprüfungen nicht auf öffentlichen Straßen statt.

An Sonderprüfungen, welche in der Hauptsache zur Ermittlung des Klassenbesten bei Punktgleichheit stattfinden, sind vorgesehen:

Slalom-Lancé (etwa 2 km), Geschwindigkeitsprüfung auf schikanenreicher Strecke,

Bergprüfung im Harz,

Auto-Slalom in Travemünde.

Auf Grund der bereits vorliegenden Ausschreibungsanforderungen ist mit einer ausgezeichneten Beteiligung zu rechnen.

Das schöne und gepflegte Ostseebad Travemünde bietet ideale Voraussetzungen für die Abhaltung einer derartigen Veranstaltung, die zum repräsentativsten Treffen des Nordens für alle Freunde der Kraftfahrt erweitert werden soll. Innerhalb des „3. ADAC-Turniers des Nordens" werden außerdem

- eine Clubwertungsfahrt für ADAC- und DMV-Ortsclubs und Motorräder und Motorroller,
- eine Clubwertungsfahrt für ADAC- und DMV-Ortsclubs und AvD-Kartellclubs,
- ein Geschicklichkeitsturnier für Personenkraftwagen nach der ADAC-Turnierordnung,
- ein Autokorso mit Wahl der schönsten Frau am Steuer und
- ein Gaugesellschaftsabend durchgeführt.

1. Nennungsschluß zur Rallye Ostsee ist Montag, der 27. 5. 57.
2. Nennungsschluß ist Montag, der 3. 6. 57.

Und hier aus dem Zeitplan noch einige wissenswerte Daten:

Sonnabend, den 15. Juni: Mittags Eintreffen der Rallye-Teilnehmer in Travemünde. Abends kameradschaftliches Beisammensein.

Sonntag, den 16. Juni: Eintreffen der Ziel- und Gesellschaftsfahrt-Teilnehmer.
Geschicklichkeitsturnier,
Autokorso und
Wahl der schönsten Frau am Steuer.
Gaugesellschaftsabend mit Siegerehrung aller Veranstaltungen.

Da Montag, der 17. 6. 57 ein Feiertag ist, steht dieser zur Erholung im Ostseebad Travemünde zur Verfügung.

Ausschreibungen können beim ADAC-Gau Schleswig-Holstein, Kiel, Holstenstraße 88/90 oder bei den Gauen Hansa, Niedersachsen oder Weser-Ems angefordert werden.





Die Zeit der „Igel" ist vorbei

Für schlecht oder gar nicht rasierte Männer gibt es heute keine Entschuldigung mehr. Die tägliche Rasur hat viel von ihren Schrecken verloren. Mit dem AEG-Trockenrasierer ist sie geradezu ein Vergnügen.

Kein umständliches Hantieren mit Wasser, Pinsel, Seife und Klinge! Elektrizität kommt sowieso ins Haus, und mit leisem Surren macht sich der AEG-Trockenrasierer daran, Kinn und Wangen sanft zu glätten. Leicht, schnell und bequem - das sind die großen Vorteile der elektrischen Rasur - Vorteile, deren ideale Verkörperung der AEG-Trockenrasierer ist.

Überzeugen Sie sich selbst davon. Ihr Fachhändler gestattet Ihnen gern eine Proberasur.

Preis einschl. Zubehör und Leder-Etui DM 89.—





Das Bett war billig - ohne Frage,
dafür beengt es sehr die Lage.
Der Mann zieht Luft und Beine ein
und macht sich dadurch selber klein,
um letzten Endes zu erfahren:
Es kommt nichts raus beim falschen Sparen.

Das Gute ist immer seinen Preis wert.
Das gilt auch für einen guten Weinbrand!



der Weinbrand für Fortgeschrittene

Deutsche Motorsport-Termine 1957

Stand vom 15. April 1957

o = offen, g = geschlossen, R = Motorräder, W = Kraftwagen, DAM = Deutsche Automobilmeisterschaft für Tourenwagen, res. = reserviert, I = international, DGM = Deutsche Geländemeisterschaft

Juni:

1. 1. Intern. Veteranen-Car-Rallye Hamburg-Travemünde, reserviert für Fahrzeuge bis 1926, ADAC-Gau Hansa, Hamburg 13, Hansastraße 2.
2. Intern. Maschsee-Regatta (Europameisterschaftslauf, Klasse B), I, A. und MbC. Niedersachsen (ADAC), Hannover, Hindenburgstr. 35.
2. Intern. Speedway Oberhausen (Weltmeisterschaftsvorlauf) IL, MSC Oberhausen (DMV), Mülheim/Ruhr-Styrom, Oberhausener Str. 8.
2. Internationales Sandbahnrennen Eichenring, IL spez., oA serm. MSC Eichenring (DMV), Scheessel (Bezirk Bremen).
2. Internationales Grasbahnrennen Homberg, ILoA, MSC Ohmtal (DMV), Homberg (Bezirk Kassel).
2. Sandbahnrennen Landshut, oA serm. AC Landshut (ADAC), Landshut/Ndb., Nikolastraße 58a z. Hd. Herrn Skalitzky.
2. Moto-Cross Broich-Peel, o, MSC Grenzlandring (DMV), Wagenberg (Kreis Erkelenz), Beeckerstraße 33.
2. Moto-Cross Schwetzingen, o, MSC Schwetzingen (ADAC), Schwetzingen, Mannheimer Straße 18.
30. 5.–2. 6. Internationale Deutschland-Rallye (Rallye Nürburgring – Wiesbaden), IW, DTM, Eur.-M., ADAC-Gesamtclub München und AvD-Gesamtclub Frankfurt.
2. Pfälzische Zuverlässigkeitsfahrt (6. Meisterschaftslauf), oR, DGM, ADAC-Gau Pfalz, Neustadt a. d. Weinstraße, Pfalzgrafenstraße 43.
2. Rund um den Kesselberg, gR, AMC Rotenburg (ADAC), Rotenburg/Fulda, Steinweg 13.
2. Rund um den Altenberg, gR, Moto-Cross-Vg. Laubus-Eschbach (DMV), Laubus-Eschbach, Bahnhofstraße 9.
2. Rund um die Krummhörn, gR, MSC Emden (DMV), Emden, Holzsägerstraße 9.
1./2. 1. Internationale Schnauferl-Rallye, res. W. ADAC-Gau Hansa, Hamburg, Hansastraße 2.
7./8. Internationale Ruhrland-Konzentration, IR, tour., MC Recklinghausen-Hillerheide (DMV), Recklinghausen, Richard-Wagner-Str. 33.
9. ADAC-Pfingst-Regatta Heilbronn, o, Württemberg. Motorbootclub (ADAC), Stuttgart-Vaihingen, Böblinger Straße 22.
9. Moto-Cross Bergen (3. Meisterschaftslauf), oM, ADAC-Gau Niedersachsen, Hannover, Hindenburgstraße 37.
10. Moto-Cross Dinslaken, gA, AMSC Dinslaken (ADAC) Dinslaken, Duisburger Straße 56.
10. Geländeprüfung Kirchhain, gR, MSC Kirchhain (DMV), Kirchhain (Bezirk Kassel).
10. 3. Schwere Badische Geländefahrt, oR, MSC Mauer (ADAC), Mauer/Heidelberg, Steinmetzstraße 9.
10. Internationale Veteranen-Rallye I tour., ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-O, Neckarstraße 55 a.
10. Aschenbahnrennen Norden, oAL, MSC Norden (DMV), Norden/Ostfriesland, Rosenthallohne 12a.
16. 8. Motorradrennen auf dem Battenbergring, NL Swg., MSC Battenberg (DMV), Battenberg, Hauptstraße 4.
16. Intern. Moto-Cross Reutlingen, I, Schwäbischer AC (DMV), Stuttgart-Rohr, Sombartstraße 18.
16. Grasbahnrennen Haltern, oA, Vestischer MSC (ADAC), Recklinghausen, Postfach 1487.
16. Grasbahnrennen Konstanz, oA serm., MSC Konstanz (DMV), Konstanz, Schwaketenweg.
16. Moto-Cross Wagenfeld, o, MSC Wagenfeld (ADAC), Wagenfeld/Diepholz, Haus Nr. 99.
14.–16. Rallye Ostsee, Turnier des Nordens, oW, DTM, ADAC-Gau Schleswig-Holstein, Kiel, Holstenstraße 88–90.
14.–16. Internationale Rallye Bad Homburg, IW, DTM, AvD-Gesamtclub, Frankfurt a. M., Wiesenhüttenstraße 2.
16. 2. Hanse-Damen-Rallye, oW, res. f. Damen, Damen AC Hamburg e. V. (ADAC), Hamburg 20, Loogenstieg 8.
16. Deister-Roller-Fahrt, o, für Roller und Rollermobile mit 3 Räder bis 300 ccm, Lambretta-Club Hannover (ADAC), Hannover, Raschplatz 10.

UNVERGLEICHLICH

in ihrer Art sind die im In- und Ausland bewährten, farbschönen, genauen und absolut zuverlässigen

RV-AUTOKARTEN

Sie zeigen schöne Straßen, Sehenswürdigkeiten, Campingplätze und viele wichtige Spezialeintragungen **für angenehmes und sicheres Reisen**

Kenner wählen



Gutschein E

Sie erhalten kostenlos das ausführliche **Verzeichnis über Auto-, Camping-Karten u.-Führer** nach Ländern geordnet, wenn Sie diesen Gutschein auf eine Postkarte kleben und einsenden an den

REISE- u. VERKEHRSVERLAG · STUTTGART



- AUTOSOL-Edel-Chromglanz
- AUTOSOL-Auto-Shampoon
- AUTOSOL-Insektenentferner PK
- AUTOSOL-Original Scheibenputz
- AUTOSOL-Wachs-Politur
- AUTOSOL-Original-Klarsicht
- AUTOSOL-Chromschutz-Fett

16. Rund um die Münzenburg, gR, MSC Hüttenberg (ADAC), Lang-Göns, Bismarckstraße 4.
16. 4. Schwere Sachsenwald-Gelände-Prüfung, gR, MSC Sachsenwald (ADAC), Schwarzenbeck/Lbg., Compestraße 1.
16. 2. Heiligenseer Geländeprüfung, gR, MSC Heiligensee (DMV), Berlin-Heiligensee, Sonnenwalderweg 95.
16. 7. Oberpfälzer Zuverlässigkeitsfahrt, o, AMC Sulzbach-Rosenberg (ADAC), Sulzbach-Rosenberg, Schließfach 29.
17. Moto-Cross Neu-Bottenbroich, o, MSC Neu Bottenbroich (ADAC), Neu-Bottenbroich, Horremerstraße 26.
20. Sandbahnrennen Olching, oLA, MSC Olching (ADAC), Olching/Gröbenzell, Hauptstraße 33.
20. Bergprüfungsfahrt, oI, eingeschr. W., AvD-Landesverband Bayern, München 2, Maxplatz 12a.
20. Moto-Cross Wipperfürth, o, MSC Wipperfürth (ADAC), Wipperfürth, Bahnstraße 5.
21./22. Jubiläums-Nachtfahrt, oW, DTM, Heidelberger AC 07 (ADAC), Heidelberg, Herrn Dr. Wellbrock, Hauptstraße 92.
23. Internationale Motorboot-Regatta, I, Motorboot-Club Mittelrhein (ADAC), Wiesbaden-Schierstein.
23. Grasbahnrennen Sieler-Waldbahnrennen, oR, MSC Wittekind (ADAC), Bünde/Westfalen, Wehmstraße 5, z. Hd. Herrn W. Bachohr.
23. Moto-Cross Ansbach, o, MSC Ansbach (ADAC), Ansbach, Martin-Luther-Platz 8.
23.–26. Internationale ADAC-3-Tage-Fahrt Isny, IR, ADAC-Gesamtclub, München 22, Königinstraße 11a.
23. Geländefahrt Dieburg, gR, MSC Kreis Dieburg (DMV), Dieburg, Schloßhof.
23. Silberne Rose von Hildesheim, oW, DTM, Hildesheimer AC (ADAC), Hildesheim, Nordstraße 6.
23. Kreuz und quer durch die Havelberge, oR, ADAC-Gau Berlin, Berlin-Zehlendorf-West, Lindenthaler-Allee 20.
23. 6. Geländeprüfungsfahrt Oker-Ring, gR, MSC Hillerse (ADAC), Hillerse 108/Gifhorn, z. Hd. Herrn E. Tanke.
30. Internationales ADAC-Eifel-Rennen, IW, NR, DAM, ADAC-Gau Nordrhein, Köln-Bayenthal, Oberländer Ufer 144.
30. Großer Preis von Deutschland für Motorboote, Internationale Regatta Starnberg (Europa-Meisterschaftslauf), I, ADAC-Gesamt-Club, München 22, Königinstraße 11a.
30. Sandbahnrennen Dingolfing, oLA, MSC Dingolfing (ADAC), Dingolfing, Bahnhofstraße 23.
29.–30. Internationale Ludwigsburger Rollertage (4. Int. Barock-Rallye, IRo, tour. und 4. nat. Roller-Prüfungsfahrt, o, für Roller und Rollermobile, ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-O, Neckarstraße 55a.
30. Rund um Rotenburg, oRW, DTM, ADAC-Ortsclub Rotenburg, Rotenburg/Hann., Große Straße 5.
30. Grasbahnrennen Drensteinfurth, oAL, AC Drensteinfurth (ADAC), Drensteinfurth, Markt 18.
30. Grasbahnrennen Schlüchtern, LA, MSC Schlüchtern (DMV), Schlüchtern/Hessen, Am Hopfenacker 30.
30. Moto-Cross Erlangen (4. Meisterschaftslauf), o, MSC Erlangen (ADAC), Erlangen, Gebbertstraße 20.
30. 3. Deutsche Weinrallye, oW, DTM, ADAC-Gau Pfalz, Neustadt/Weinstr., Pfalzgrafenstraße 43.
30. 4. Würzburger Zuverlässigkeitsfahrt, oR, ADAC-Ortsclub Würzburg, Würzburg, Semmelstraße 53.
30. Rund um den Steinberg, gR, MC Werrathal (ADAC), Heringen/Werra, Hessenstraße 1.

Termin-Änderungen

Neuangesetzte Termine:

26. Internationales Grasbahnrennen Ohmtal, IAL, serm. MSC Ohmtal, (DMV), Vomberg/Oberhessen, Krs. Alsfeld.
26. 1. Bellheimer Zuverlässigkeitsfahrt, gR, AMC Bellheim (ADAC), Bellheim/Pf., Hauptstraße 94, z. Hd. Herrn L. Heinrich.

Geänderte Termine:

18. 5. Fahrt durch Bayerns Berge, oR, DGM, AC München (früher: 19. 5.).
19. 5. Moto-Cross Wedel, g, Wedeler MSC (früher: 26. 5.).

Abgesagte Termine:

19. 5. Bruchsaler Geländefahrt, gR, MSC Bruchsal.





VOLLENDET GEPFLEGT MIT 



Fahren Sie entspannt
Fahren Sie mit . . .
TELEFUNKEN-AUTOSUPER

I D 61	Drucktasten Autosuper mit 3 Wellenbereichen	DM 257,-*
II D 61	Drucktasten Autosuper mit UKW	DM 319,-*
II S 61	»Selektor« mit UKW und automat. Sendereinstellung	DM 487,-*

* ohne Lautsprecher u. Zubehör

FÜR JEDEN WAGEN DAS PASSENDE GERÄT

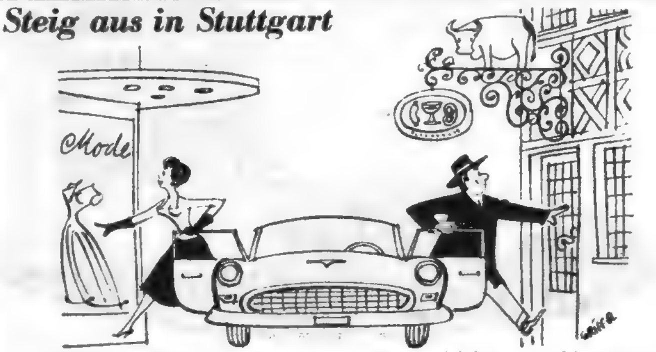
Im Auto durch alte Schwabenstädte . . . ein guter Vorschlag für Ihre Sommerreise

Fordern Sie bitte bei uns dazu den neuen reichbebilderten Prospekt mit Karte und Tourenvorschlägen an.
FREMDENVERKEHRSVERBAND SCHWABEN/ALLGÄU e.V., Augsburg, Bahnhofstraße 11/V, Telefon 8377

Frohe Fahrt in WÜRTTEMBERG

Auskünfte Landesverkehrsverband Württemberg, Stuttgart

Steig aus in Stuttgart



Auskunft: Verkehrsförderungsamt Stuttgart-N, Lautenschlagerstr. 5

Ulm Die alte Stadt an der Donau. Mit dem höchsten Kirchturm der Welt (161 m). Beliebter Rastplatz im internationalen Autoreiseverkehr.

Ludwigsburg Mai bis Oktober 1957 Gartenschau »Blühendes Barock« im Schloßpark.

SCHLIERSEE
NEUHAUS u. SPITZINGSEE
TENNISPLÄTZE · STRANDBÄDER · BERGBAHNEN
KURKONZERTE · BAUERNTHEATER
AUSK. VERKEHRSAMT SCHLIERSEE TEL. 356

HOTEL MAYERHOF
Spitzingsee · Aller Komfort. Prosp. V

Karden/Mosel Hotel Weinhaus **Kohlbecher**
Inh. W. Petry, Gepfl. Hs., anerk. Kü., aufmerks. Bed. ADAC-Vertr.-Hot., T 212

OLPE · Café KÖSTER
Franziskanerstr. · Eigener Parkplatz

Für DM 35,— Anz., Rest von DM 105,- in bequem. Raten erhalt Sie uns. Universal-Prismen-feldstecher, »Lux« 8x30, erstklassig, verg. Optik und Lederetui. 5 Tage zur Probe. Verlangen Sie unverbindlich Prospekt
FRÜNGEL & ULMER gegr. 1870
Rotebühlstraße 35 **STUTTGART** Königstraße 19 (Salamanderbau)

HOLLAND

NOORDWIJK AAN ZEE im Zentrum der Blumenfelder **PALACE HOTEL**
Erstkl., ganzj. geöffnet, direkt am Meer gel., unterhalts. Miramar Bar, Sonnen- u. Aussichtsterr., vorzügl. Küche, Wochenendpr. ab f 32.- pro Pers. in d. Vors., Mahlz. inbegr., Tel. 2345. Gleiche Leitg. Doelen Hotel, Amsterdam

BELGIEN

DEN HAAN-AAN-ZEE · LE COQ-SUR-MER
Der Kurort der Blumen · Baden frei · Keine Kurtaxe
Golf · Tennisanlagen · Miniatur-Golf · Auskünfte:
Verkehrsbüro: Den-Haan-aan-Zee, Belgien

SPANIEN

BARCELONA GROSSTANKSTELLE BALMES 140
Geschultes Personal f. sämtliche deutschen Wagen. Abschmierung, Elektro-, Reifen- und Bremsendienst sowie Wagenpflege zu angemessenen Preisen — Sie werden in deutscher Sprache in jeder Hinsicht gerne beraten —

COSTA BRAVA (ROSAS) · HOSTAL DEL PORT Hotel 1. Klasse, 137 Zimmer, alle mit Bad, 20 Meter vom Meer,
Bar, Garten, typisches Restaurant, Terrasse üb. dem Meer, Solarium, Ausflüge mit Jacht, Sonnen- u. Meerbäder

TOSSA DE MAR COSTA BRAVA RESIDENCIA CASA ZÜGEL Gepflegte, ruhige deutsche Pension. Alle Zimmer mit Bad, WC, Balkon, stiller Garten, am Strand

Bei einer Auflage von 456 500 Exemplaren (Mai 1957) hat die »ADAC-Motorwelt« nahezu 2 Millionen Leser.
VERLAG UND ANZEIGENVERWALTUNG CARL GABLER, MÜNCHEN 1

SCHWEIZ

TESSIN

LUGANO

Hotel MAJESTIC Tropenartig. Park. Herrl. Aussicht auf See und Berge. Großes Schwimmbassin. Große Autoparkierungsmöglichkeit.

Castagnola · HOTEL BOLDT Sehr ruhig, sonnig und aussichtsreich.
Privatbäder · Mäßige Preise · Auskunft durch E. GUGOLZ-JENNI, Besitzer V

HOTEL HELVETIA · Lugano-Castagnola Ruhige Ferien in aussichtsreicher Lage · Privat-Autoparkplatz · Mäßige Preise · Prospekt durch E. und E. SCHMIDT

Castagnola · HOTEL FIRENZE Vorzügl. Verpflegung. Mäßige Preise. ADAC-Vertragshotel

Lido · STRANDHOTEL Seegarten Mit Terrassen-Restaurant direkt am See.
Ideales Familien-Hotel in ruhiger, staubfreier Südlage · 100 Betten · Moderner Komfort · Alle Zimmer mit Balkon oder Loggia · Privatbäder · Eigenes Strand-, Sonnen- und Freiluftbad nebst großem Garten · Gepflegte Küche · Erstklassige Gesellschaftsräume · Boxen · Bes. u. Leitg.: Fam. Huber-Sohm · Telefon (091) 21421 V

LOCARNO · HOTEL CAMELIA 60 Bett. Gediegen eingerichtetes Kleinhotel Pension ab Fr. 17.–

LOCARNO · HOTEL REBER am See Von Deutschen bevorzugt. Erstklaß-Hotel mit großem Park, eigenem Lido, Garagen und Parkplatz. Besitzer: Familie P. REBER. Telefon 74623 V

GENFER SEEGEBIET

GENF · HOTEL RICHEMOND Allerersten Ranges. Ideale Lage am See. Luxus-Neubau,
Ultra-moderne Appartements. Elegante Grill-Bar LE GENTILHOMME. Diner dansant jeden Abend. Große Blumen-Terrassen. Familie Armleder seit 1875

MONTREUX-CLARENS · HOTEL KETTERER Gutes Familienhotel, umgeben von groß. Garten, herrlicher Seeblick, eigener Parkplatz 50 Betten V

MONTREUX TERRITET · HOTEL BRISTOL An der Simplonstraße Alle Zimmer Seeseite P. GUHL, Besitzer V

BERNER OBERLAND

Rovina's BERN DE LA PAIX · 5 Gaststätten
Im 1. Stock das exquisite Restaurant
Menu und à la carte · Beim Bahnhof [P]

BERN · RESTAURANT LÖWEN IM ZENTRUM DER BUNDESSTADT Das gute Restaurant mit den vorteilhaften Preisen. Tel (031) 23611 Fritz Messerli, Inhaber

DÄRLIGEN am Thunersee 4 km von Interlaken **STRANDBADHOTEL**
Eigene, ideal schöne Strand- u. Parkanlagen · Günstige Pauschalarrangements
Großer, schattiger Parkplatz · GEBR. SCHÄRZ · Telefon 31171

JAUNPASS · HOTEL DES ALPES Schönste u. kürzeste Verbindung Genfersee-Thunersee · Prima Küche · ADAC-Vertr.-Hotel Großer Parkplatz · Tel 93542 · Fam. Reber

Wengen FALKEN-HOTEL in wundervoller zentraler Lage mit unvergleichl. Aussicht auf das Jungfraumassiv. Gute Autostraße über Interlaken bis Lauterbrunnen. 80 Betten. Erstkl. Küche. Garagen, Parkplatz. Tel. 34431. Familie A. v. Allmen

ZÜRICH-REGION

ZÜRICH · Hotel Seequai und Hotel ZIEGLER-HOF
Beim Theater und See · Jeder Komfort · Garagen · Parkplatz V

ZENTRALSCHWEIZ

LUZERN · Hotel Fédéral am See · Eidg. Hof Rathausquai 6. Führend in Komfort u. Verpflegung ADAC Mitglied · Besitzer Familie Gröter-Britschgi V

FRANKREICH

PORNICHET/Süd-Bretagne · HOTEL DE FRANCE in der Bucht von La Baule, schönster und größter Badestrand Frankreichs | Beste französische Küche, Deutsche Führung, Mäßige Preise, ADAC-Vertrags-Hotel

ST. TROPEZ · HOTEL COSTE RESTAURANTA**
Am Meer. Sonne, Meer, Blumen u. Lebensfreude erwart. Sie. Ein gut. Tisch inmitt. exot. Gärten. ADAC-Vertr.-Hot.

JUAN-LES-PINS Alpes Maritimes
Der schönste Sandstrand an der Riviera
HOTEL JUANA****
Herrlicher Aufenthalt im Frühling, Sommer und Herbst. Wundervolle Lage inmitten eines Pinienhaines, gegenüber dem Strand. Eigenstrand. Garage im Hotel gratis. Restaurant von Weltruf. Telefon 408.70, 420.37. Telegr.-Adresse JUANA V

Anzeigenschluß für Juni: 15. Mai 1957

FREILUFTGARAGEN



Isetta 52,— Lloyd 69,— VW 75,— DKW 82,— Rekord, Ford Borgw. 91,— u. viele and.
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. **1 Jahr Diebstahlversicherung u. Garantie**
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Str. 6 · 876302

. . . und immer mit dabei | **KÜMMERLY + FREY***

*KÜMMERLY + FREY Autokarten mit blau-rotem Umschlag, überall beliebt und gelobt, weil farbharmonisch und genau. Gewissenhaft gezeichnete Straßenverbindungen, treffend markierte Eintragungen wie Zeltplätze, Zollämter, Sehenswürdigkeiten und vieles mehr, führen Sie zu reizvollen Reiseerlebnissen.

Eine kleine Auswahl

Alpenländer	1:1 Mill.	DM 4,80
*Italien	1:1 Mill.	DM 4,80
*Spanien-Portugal	1:1 Mill.	DM 4,80
Benelux	1:500000	DM 4,80
Norditalien	1:500000	DM 4,80
Tirol	1:500000	DM 4,80

* = mit Kunstführer

Prüfen Sie die K + F Autokarten gleich beim nächsten Buchhändler. Den neuen Prospekt sendet Ihnen ZUMSTEINS LANDKARTENHAUS, MÜNCHEN 22

ZIELFAHRT

zur Bundesgartenschau Köln 1957

Der ADAC-Gau Nordrhein veranstaltet für die Dauer der Bundesgartenschau von Mai bis Oktober 1957 eine Zielfahrt für Motorräder, Motorroller und Kraftwagen zur Bundesgartenschau 1957 nach Köln. Teilnahmeberechtigt sind alle Freunde der Kraftfahrt des In- und Auslandes, die in der obengenannten Zeit in Köln eintreffen und sich an der Zielkontrolle melden.

Die Meldestelle befindet sich im Büro des Verkehrsamtes im Messeturm.

Die Zielkontrolle ist während der Ausstellungsdauer von 9 Uhr bis 18 Uhr geöffnet.

Die Nenngebühr von 8,– DM ist beim Eintreffen in Köln bei der Zielkontrolle zu entrichten.

Jeder Teilnehmer erhält eine künstlerisch wertvolle Zielfahrt-Plakette, welche eine schöne Erinnerung an den Besuch der Bundesgartenschau in Köln sein wird.

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL CLUB e.V.
Gau Nordrhein

5. Internationale Vespa-Zielfahrt zur Kieler Woche

Der Vespa-Club Kiel im ADAC veranstaltet anläßlich der Kieler Woche 1957 am 29. und 30. Juni seine 5. Internationale Vespa-Zielfahrt nach Kiel. Ausschreibungen sind bei allen ADAC-Gaugeschäftsstellen, örtlichen Vespa-Clubs oder beim Vespa-Club Kiel, Federmannstraße 11, zu erhalten.

SPORT IN KÜRZE

Das über 1080 km führende Rennen „Rund um Sizilien“ gewannen die Belgier Gendebien/Warhes auf Ferrari mit 107,044 km/h Schnitt vor den Italienern Taruffi und Scarlatti, beide auf Maserati.

*

Sieger des Automobil-Rennens auf der Montlhéry-Bahn für Sportwagen bis 1500 und Gran Turismo-Wagen über 2000 ccm wurde Alfonso de Portago auf Ferrari.

*

Alfred Wilke, als „Mann an der Uhr“ gewohnt, die schwierigsten Situationen in der Zeitnahme zu meistern, und seit 1928 als internationaler Zeitnehmer bei vielen Motorsport-Veranstaltungen tätig, konnte am 9. Mai seinen 50. Geburtstag feiern.

*

Beim „Großen Preis von Syrakus“, mit dem auf dem schwierigen 5,5 km langen Gebirgsrundkurs die diesjährige Automobil-Rennsaison in Europa eröffnet wurde, gab es vor 80 000 Zuschauern einen zweifachen Ferrari-Erfolg. In 2:40.11,9 Std. für 440 km = 164,797 km/h Schnitt ging der Engländer Peter Collins durchs Ziel. Mit 1,11 Minuten Rückstand belegte sein Teamkollege Luigi Musso den zweiten Platz vor Stirling Moss auf Vanwall und Piero Taruffi auf Maserati.

*

Die Gründung einer internationalen „Rennfahrer-Gewerkschaft“, der auch so bekannte Fahrer wie Fangio und Behra ihre Zustimmung gegeben haben, beabsichtigt Fangios Manager Mercello Jambertone anläßlich des „Großen Preises von Monaco“.



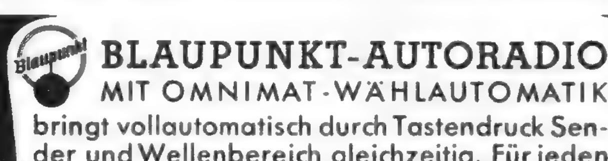




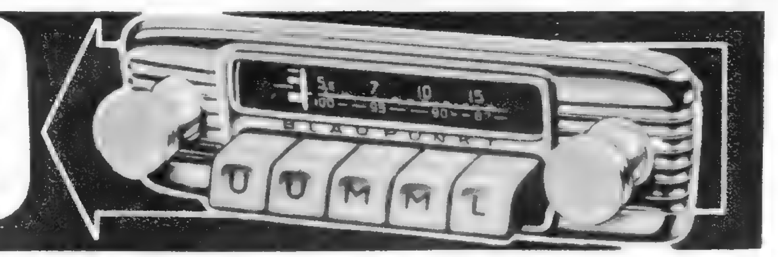












MARTELL
1715
J & F. MARTELL COGNAC
IMPORT FÜR DEUTSCHLAND: G. KLAEBISCH & CO. ELTVILLE/RH.



Ein doppeltes Jubiläum feiert Mitte dieses Jahres der englische Motorrennsport: 50 Jahre Tourist Trophy und 50 Jahre Rennen auf der Brooklands-Bahn.

*

Der Schweizer Florian Camathias kaufte eine Beiwagenmaschine des ehemaligen BMW-Rennstalles.

*

Eine Gilera-Beiwagenmaschine wird mit größter Wahrscheinlichkeit in diesem Jahr unter den Brüdern Albino und Rossano Milani bei den Weltmeisterschaftsläufen eingesetzt. Der Hauptgrund ist, daß drei sehr schnelle Strecken – Hockenheim, Francorchamps und Monza – für die Weltmeisterschaftsläufe benutzt werden.

*

MV-Agusta bewirbt sich in diesem Jahr nicht um die italienischen Meistertitel.

*

Der AC. Milano ernannte Luigi Villoresi zum Vorsitzenden der Sportkommission.

*

Nachfolger von Eraldo Sculati als Rennleiter von Ferrari wurde R. Tavoni.

*

Die Sportabteilung der General Motors Comp. trat an Juan Manuel Fangio mit der Bitte heran, in Le Mans einen der beiden Chevrolet „Corvette"-Wagen zu fahren.

*

Die FIA hält vom 24. bis 31. Juli ihre erste internationale Auto-Camping-Rallye ab. Sie führt nach Luxemburg.

*

Die 500 Meilen von Monza am 29. Juni werden in drei Läufen zu je 66 Runden = 267,5 km auf der Hochgeschwindigkeitspiste gefahren, wobei die beste Gesamtzeit entscheidet. Zugelassen sind Wagen nach der sogenannten Indianapolis-Formel, d. h. Motoren bis 2,8 Liter mit oder 4,2 Liter ohne Kompressor.

*

In den vergangenen Wochen hat bereits auf der Monza-Bahn ein amerikanischer Kurtiss-Chrysler-Rennwagen, mit Pat O'Connor am Steuer, mit Reifenversuchsfahrten im Auftrage von Firestone begonnen.

*

Am 23. Juli findet in Riga ein großes internationales Motorradrennen im Grand-Prix-Stile statt. Neben allen Ostblockstaaten und der Volksrepublik China sollen auch Fahrer aus England, Österreich, Holland, Schweden, Frankreich, der Schweiz und der Bundesrepublik starten.

*

Der frühere Grand-Prix-Fahrer José Froilan Gonzáles hat sich in ein Ferrari-Rennwagen-Chassis einen Chevrolet-V-8-Motor mit Spezialzylinderkopf einbauen lassen, und wird an verschiedenen Rennen in seiner Heimat teilnehmen.

*

Nach dem Tode von Feruccio Gilera übernahm Roberto Persi die Betreuung der Gilera-Rennmannschaft. Persi gehörte schon einige Jahre der Rennabteilung an.

*

Beim internationalen Wiener Höhenstraßenrennen kamen die Amberger Hillebrand/Grunwald in der Seitenwagenklasse zu einem klaren Sieg vor Drion/Stoll.

*

Für die diesjährige „Goldene Jubiläums-TT" wurden die Renndistanzen erhöht. Die Halblitermaschinen müssen bei der Senior-TT diesmal acht Runden = 485,7 km des Gebirgsrundkurses, die 350er-Maschinen sieben Runden absolvieren. Für die Soloklassen bis 125 ccm und 250 ccm sowie die Beiwagenklasse bis 500 ccm wurden auf dem Clypse-Kurs zehn Runden = 173,6 km festgelegt.

*

Um die Wiederdurchführung der „Carrera Panamericana", die 1954 zum letzten Male stattfand, bemüht man sich in den mexikanischen Motorsportkreisen mit großer Intensität.

*

Die vorjährige 250-ccm-Werks-MV des italienischen Doppelweltmeisters Carlo Ubbiali ging in den Besitz des Engländers George Catlin über, der ein außergewöhnliches Fahrtalent sein soll.

*

Der Neuseeländer Peter Murphy, der Australier Robert N. Brown und der Kanadier Frank G. Perris werden in dieser Saison gelegentlich auf Fabrikmaschinen des Associated Motor Cydes (BSA, AJS und Matchless) starten.

*

Der französische Beiwagenmeister Jacques Drion wird zusammen mit seiner Frau Inge Stoll auf einer neuen Norton mit Watsonianbeiwagen starten, nachdem BMW keine Weiterentwicklung der Serienrennmaschinen plant.

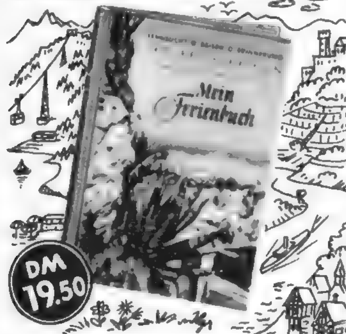
Wenn Sie Jhre Ferienreise planen...



ist das neuerschienene
JRO-REISELEXIKON (Mein Ferienbuch)
Ihr bester Berater.
Band I DEUTSCHE HEIMAT
Band II EUROPÄISCHE REISELÄNDER
Jeder Band enthält 1100 Kunstdruckbilder und eine vielfarbige Fremdenverkehrskarte.



Für die Fahrt selbst benützen Sie die zuverlässigen JRO-Autoführer oder JRO-Reise- und Verkehrskarten.



Nach Ihrem Urlaub ist Ihnen das JRO-Reiselexikon eine Quelle schönster Erinnerungen!

JRO-Karten und JRO-Führer hält für Sie jeder gute Buchhändler bereit.



JRO-VERLAG · MÜNCHEN 12

SCHLÜSSEL ZU IHREM FERIENPARADIES:



Mitten in einer der schönsten Gegenden Europas liegen die idyllischen Ferienorte der Dolomiten und des Gardasees. Hier haben sich 15 ausgewählte Hotels zusammengeschlossen, um Ihnen durch modernen Komfort, traditionelle Gastfreundschaft und vorzügliche Bedienung angenehme Tage der Entspannung zu bereiten. Alles, was Sie sich von Ihren Ferien wünschen — Ruhe in einsamen Bergtälern, Erholung am Wasser, sportliche Veranstaltungen und internationale Atmosphäre — bieten Ihnen die 15 vereinigten Hotels Dolomiten-Gardasee.

DOLOMITEN

CORTINA
3 Seilbahnen, 7 Sessellifts, 4 Skilifts, Tennis, Golf, Schwimmbäder, Eisstadion.

PALACE HOTEL CRISTALLO
Kat. A (geöffnet VI. — 20. IX., 20. XII. — 15. III.), 246 Betten, 85 Bäder.

GRAND HOTEL SAVOIA
Kat. A (geöffnet VI. — IX., 20. XII. — 15. III.), 264 Betten, 66 Bäder.

PARC HOTEL CONCORDIA
Kat. B (geöffnet 20. V. — 30. IX., 20. XII. — 1. IV.), 184 Betten, 19 Bäder.

ORTISEI
1 Seilbahn, 4 Sessellifts, 6 Skilifts, Tennis, Schwimmbad, Eislauf.

HOTEL ADLER
Kat. A (geöffnet I. — XII.), 220 Betten, 54 Bäder.

HOTEL GARDENA
Kat. B (geöffnet I. — XII.), 80 Betten, 25 Bäder.

KARERSEE
1 Sessellift, Golf 18 Löcher, Tennis, See.

GOLF HOTEL KARERSEE
Kat. A. (geöffnet 15. VI. — 10. IX.), 430 Betten, 105 Bäder.

BOZEN
Ausgangspunkt der Dolomitenstraße, 4 Bergbahnen, Tennis, Lido Bozen und Kalterersee, Weinmuseum.

HOTEL LAURIN
Kat. A (geöffnet VI. — IX.), 180 Betten, 47 Bäder.

HOTEL BRISTOL
Kat. B (geöffnet IV. — X.), 94 Betten, 15 Bäder.

HOTEL GREIF
Kat. B (geöffnet I. — XII.), 176 Betten, 36 Bäder.

S. MARTINO DI CASTROZZA
1 Seilbahn, 3 Sessellifts, 2 Skilifts, Tennis, Schwimmbad, Eislauf.

PALACE HOTEL SASS MAOR
Kat. A (geöffnet 15. VI. — 15. IX., 20. XII. — 31. III.), 171 Betten, 29 Bäder.

TRENTO
1 Seilbahn, Tennis, Lido, Eislauf, Sessellifts, Rudersport.

GRAND HOTEL TRENTO
Kat. B (geöffnet I. — XII.), 124 Betten, 52 Bäder.

GARDASEE

FASANO Strand, Tennis, Golf, Wasserski, Rudersport, Unterwasserjagd.
GRAND HOTEL FASANO *Kat. B (geöffnet 20. III. — 20. X.), 123 Betten, 22 Bäder.*

GARDONE RIVIERA Strand, Tennis, Golf, Wasserski, Rudersport, Unterwasserjagd.
GRAND HOTEL *Kat. A (geöffnet 20. III. — 20. X.), 300 Betten, 101 Bäder.*

SIRMIONE Schwefelbäder, Strand, Tennis, Wasserski, Rudersport, Unterwasserjagd.
GRAND HOTEL TERME *Kat. A—B (geöffnet IV. — 30. X.), 110 Betten, 32 Bäder.*
HOTEL SIRMIONE *Kat. B (geöffnet 15. III. — 30. IX.), 75 Betten, 14 Bäder.*



Auskünfte durch die angeschlossenen Hotels und durch Ihr Reisebüro.

ITALIEN ✳ SÜDTIROL

MERAN · HOTEL CONTINENTAL Haus ersten Ranges, ganzjährig geöffnet, zentrale Lage, gegenüber Kurpromenade 75 Betten, Garage, Besitzer: L. Pinggero V

MERAN · PENSION MAIR am RIED Halbpension L. 1,600 · Vollpension L. 2000 · **Eig. Schwimmbad**

TÖLL-MERAN · GASTHOF FELBERWIRT gut bürgerliches Haus, ADAC-Vertrags-Hotel, Zimmer fl Wasser, ausgez Küche u Weine, Terrasse, Garten, Spaziergänge. Tel. 95 31

SULDEN am Ortler 1900 m **HOTEL GAMPEN** am Talschluß. Vollpens. ab Lire 1900 bestbek. Küche. Bes. H. Reinstadler V

ST. LORENZEN Pustertal Mondtal **PENSION ALPENROSE** Modern · Renoviert · Gar. · Vollp.: Vorsais. L.1200 · Hauptsais. L.1500

SAN VIGILIO di Marebbe Dolomiten 1200 m **HOTEL POST** jeder Komfort Tennis Jagd Fischerei preiswertes Haus Mai, Juni, Sept Sonderpausch

WELSBERG im Pustertal **PENS.-RESTAUR. HELL** ADAC-Vertragshaus 30 Betten, schöne Zimmer
Gepflegte Küche durch eig. Fleischerei. Ideal gelegen als Ausgang für viele Dolomitenfahrten und Touren

TAISTEN-WELSBERG Dolomiten Pustertal **PENSION MAIRHOFER** Preiswert, sonnig, ruhig, erstkl Küche, Vollpens ab Lire 1400 alles inbegriffen

BRIXEN · HOTEL ELEFANT Schwimmbassin in eigenem Park
DAS HAUS MIT 400 JÄHRIGER TRADITION Bes. Fam. Heiss V

ORTISEI (St. Ulrich) Dolomiten **HOTEL-PENSION RODES** V ruhige, freie Lage, Gar. Mahlzeitenaust. mit eig. **Alpen-Gasthof MONTE PIZ SEISER ALPE**

SELVA-WOLKENSTEIN · HOTEL GOLDENES KREUZ Jeglicher Komfort · Pension L 1600 Juli, Pens L 2000 Aug.

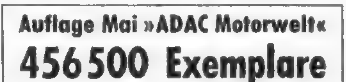
SELVA Wolkenstein Dolomiten **PENSION LA SELVA** gutbürgerliches Haus, modern, in herrlicher, ruhiger Lage, gepflegte Küche, Garten, Garage
Auf dem Weg zwischen Selva und Monte Pana gelegen · Tagespauschale: Vorsaison ab DM 11,- · Hochsaison ab DM 15,-

TIERS · DOLOMITENHOTEL WEISSLAHNBAD 1200 m · Bietet Ruhe u Erholung · Jeder Komfort · Gepflegte Küche · Garage Saison. Mitte Juni bis September V

TRAMIN · PENSION TRAMINER WEINKLAUSE Bes. Prof. E. & H. Vale

WELSCHNOFEN · HOTEL ENGL 1160 m ü M · (Dolomiten) · Tel 131 · Bestbekanntes Haus in herrl Lage · Jeder Komfort · Mäßige Preise · Angenehmer Aufenthalt · Kat. III · 50 Betten · Garage · Bes. J Kohler V

KARERSEE 1700 m, **am Rosengarten**, 30 km von Bozen a. d. gr. Dolomitenstr. n. Cortina **HOTEL LATEMAR** Ab 25. Aug Nachsaisonpr. Sommer- u. Winter-Sais. Bes: Nistler-Überbacher V





So sorglos

genießen Sie Ihren Urlaub mit unserem Auslandskrankenschutz. Die Police ist in Reisebüros und in unseren Verwaltungsstellen erhältl.

VEREINIGTE
KRANKENVERSICHERUNG AG
MÜNCHEN 23 · Leopoldstr. 24

OBERITALIEN ✻ SEENGEBIET

VERONA · HOTEL COLOMBA D'ORO Haus I. Ranges Restaurant im Freien Garagen · ADAC-Vertragshotel

MALCESINE Gardasee **Hotel Malcesine** ADAC-VERTRAGSHOTEL 1 Rang Seeterrasse Garten Tagespens ab DM 18 - alles inbegr

GARDASEE/PORTO DI BRENZONE · Hotel Sorriso Neu erbaut, gepfl Küche Vollpension April, Mai, Juni DM 10,- alles inkl V

MAILAND · HOTEL ATLANTICO 2. Ranges · Via Napo Torriani 22 Tel 276424 (gegenüb. Hauptbhf.) V

MENAGGIO/COMERSEE · GRAND-HOTEL & MENAGGIO Haus ersten Ranges, Garten, direkt am See. Privatstrandbad, Autopark ADAC-Vertr -Hotel

MENAGGIO/COMERSEE · Gr. Hotel Victoria
1. Rang · Auf einer Landzunge in den See hineinragend mit Weitblick von 3 Fronten des Hauses aus. Groß.Garten · Eigener Tennisplatz · Garage m. Boxen · Bade-Floß v.d.Hotel · Golf (18 holes) · Geöff.April-Okt. V

BELGIRATE/Lago Maggiore · HOTEL MILANO 120 Betten, 50 Bäder, amerikan Bar, die größte Terrasse am Ufer der italienischen Seen Bes u Dir G Mugnai V

ITALIEN ✻ AOSTATAL

MONTE-ROSA-GEBIET (Aosta) Besonders empfohl Luftkurorte, jed. Komfort **Gressoney la Trinité · Hotel Busca Thedy u. Miravalle**
Pont S. Martin · Hotel Ponte Romano

ITALIEN ✻ RIVIERA-MITTELMEER

KÖRNER'S HOTEL BORDIGHERA
Das gute deutsche Haus. 1 Minute vom Strand entfernt. Pension ab Lire 2400 inkl. · Inhaber: KÖRNER V

BORDIGHERA Zw. SanRemo und Monte Carlo | **Sie fühlen sich wohl im HOTEL ELISA** Erhabte ruhige Lage, Orangengarten, 8 Min v Strand entfernt Fordern Sie Prospekt und Preis V

SANREMO · Villa King Der ideale Aufenthalt dir. am Meer Gut geführt · Parkpl. · Mäß. Preise V

S. BARTOLOMEO AL MARE · HOTEL LIDO Ausgesprochen ruhige Lage · Direkt am Meer Zimmer mit Balkon - Privat-Strand Autopark · Es wird deutsch gesprochen V



ALASSIO

BLUMENRIVIERA

Der schönste Kur- und Badeort der Riviera
Bademöglichkeit: März bis Oktober
Auskünfte: Azienda di Soggiorno, Alassio (Savona)

HOTEL BEAU RIVAGE Direkt am Strand Garten · Moderner Komfort

ALBERGO CACCIATORI am Meeresstrand vorzügliche Küche familiäre Betreuung Pensionspreis für Mai, Juni, September, Oktober L 2200

Autofahrer! Auf der Durchfahrt durch **ALASSIO**, machen Sie Halt beim **HOTEL METROPOLE** Sie finden hier Erholung u beste Betreuung, Gediegenheit, mäß Preise, Park 15000 qm Direktor Dott Rivella

HOTEL SOLEMARE Preisermäßig. in der Vorsaison, reizende Lage dir. a. Meer Gart., Garage, Mod. Komf., Erstkl. Küche. Deutsche Führung

PENSION SABRINA · Gepfl. Haus am Strand. Pariser Küchenmeister

PIETRA LIGURE · HOTEL SARTORE direkt am Meer Alle Zimmer mit Dusche, Balkon u. Aussicht auf das Meer, Garage V

FINALE LIGURE · HOTEL RESTAURANT COLIBRI Aller Komfort · 1953 gebaut ADAC-Vertr.-Hotel

FINALE LIGURE PIA · HOTEL BONCARDO Kat. A · Mod. Haus in ruhiger Lage · wirkl. dir. am Strand V

SPOTORNO · HOTEL PENSION SANSSOUCI Neuerbaut., modernes Haus, vollk. ruhige, herrliche Lage,
eig. Sandstrand, Zimmer m. Balkon, Terrassen u. Garage, deutsche Leitung u. Küche, Vollpension ab DM 12,-

SAVONA · HOTEL ASTORIA · HOTEL RIVIERA-SUISSE
Zwei elegante u gastfreundliche Häuser · Bestbek Restaurant · 93 Zimmer mit kompletter Einrichtung · 40 Zimmer mit Bad oder Dusche

ALBISOLA CAPO · NEUES HOTEL EXCELSIOR
Großes Terrassen-Restaurant · Auto- und Pullmann-Park Mai, Juni, Sept.: L 1800 · Juli, Aug : L 2400 · Alles inbegr Verl. Sie Prospekte V

CELLE LIGURE an der westl. ital. Riviera **»Hotel Quisisana«** 120 Bett. Ein ausgesproch. Fam.-Hotel f. ein. läng. Aufenth; a. Meere geleg V

VARAZZE (Palmenriviera) Seebad erster Güte m. ausgedehntem Sandstrand. Weiter Ausblick. Idealklima f. Winteraufenthalte. Herrl. Ausflugsmöglichk. i.d. wunderb. Umgeb. Beste Hotellerie. Auskünfte: Azienda Soggiorno, Varazze

PENSION-REST. ANNA An der Via Aurelia, unmittelbar am Meer, Klima-Anlage, ganzjährig geöffnet, Vollpension April 11,50, 1 5 - 20 6. DM 12,50; 21 6. - 31. 8 DM 17,-, September DM 12,50 V

PENSION MILANO Neubau · ADAC-Vertr.-Hotel · 200 m vom Meer · Garten Garage · Vollpension (1. [illegible] – 20. 6. DM 13,-; 21. 6. bis 31. 8. DM 16,-) alles inbegriffen · Man spricht Deutsch

GENUA · HOTEL ATLANTICO 1951 gebaut · Ein modern eingericht. Familienhotel. V

GENUA · HOTEL LONDRA & CONTINENTALE Piazza Stazione Principe Familien-Hotel

NERVI · HOTEL PENSION LAURIN 12 km von Genua · Das deutsch geführte komfortable und gemütl Kleinhotel in schönster Lage, nahe am Meer · 35 Betten, Bäder, Liegebalk , Garten · Ganzj offen · Tel Genua 37587, R Plattner V

SANTA MARGHERITA LIGURE · HOTEL MIRAMARE Herrl geleg Attrakt Wasser-Ski, Golf, Tennis, Segeln usw., T 8014, Night Club Barracuda Beach

RAPALLO · PENSION FRANCA Telefon 5728 · Jeder Komfort V

LEVANTO/Riviera · HOTEL EXCELSIOR
Ruhe, Sonne, Meer, Komfort · Vor- und Nachsaison Vollpension ab DM 16,– inkl. V

LIDO DI CAMAIORE (Viareggio) **STRAND HOTEL** II. Kat., mit eigenem Badestrand · Deutsche Leitung

VIAREGGIO Lungomare Manin **HOTEL LA PACE** Aller Komfort Am Meer gelegen · Gepflegtes Restaurant Mäßige Preise · Ganzj geöffn. Prospekte V

PISA · HOTEL CAVALIERI Erstklassiges Haus 106 Zimmer · 106 Bäder Aller Komfort · Telefon · Luxusappartements Restaurant . Toskana-Spezialitäten · Bar · Garagen Direktor L. Marazzoni V

CASTIGLIONCELLO (Livorno) · **Hotel Restaurant GUERRINI** Besitzer Bruno Guerrini V

Roma-Castel Gandolfo ADAC-Vertr.-Hotel · Pens. **Villa Svizzera** 18 km v. Rom, prachtv. über dem Albanersee
Das führende deutsche Haus i. den »Castelli Romani«, gemütl., erstkl., Pens.-Pr. L. 2500.-, auch DM, Tel. 938048 V

SORRENT am Golf von Neapel **BELLEVUE HOTEL SYRENE** Beste Lage direkt am Meer Badestr m Aufzug z Hotel Sehr ruhig Erstkl Bedienung 70 o/o Zimmer mit Bad ADAC-Vertragshotel

ITALIEN ✻ SIZILIEN

PALERMO · PENSION ALBERGO SAUSELE Gastl. deutsches Haus, ausgez. Küche, gute Weine, Garage V

TAORMINA · HOTEL DIODORO ...und Sie haben gut gewählt
Auf Wunsch nur Zim. m. Frühstück · Garage frei · Telegr.-Adr.: »Diodoro« Taormina

ITALIEN ✻ ADRIA

RIMINI

AMERICAN HOTEL Mod Haus Aller Komf Ermäßig f ADAC-Mitgl · Berühmte Küche Gr. Parkpl. · Pauschalpr. (Vorsaison) DM 12,- (dependance) DM 10,-

HOTEL BELLAVISTA Direkt am Meer, Pauschalpr.: L. 1200 (Mai) - L. 1400 (1.6–6.7.)

GRAND HOTEL Luxushotel am Meer · Park Tennis · Terrasse mit Orchester · Privater Strand

HOTEL LIDO SUISSE Am Meer · Ermäßigung für ADAC-Mitglieder Garage V

PALACE HOTEL Geöff. ganzj. · ADAC-Vertr.-Hotel · Dir. Leipzig-Pagani V

HOTEL STELLA POLARE Direkt am Strand, aller Komfort, Menü und à la carte-Essen, Pauschalpreise (Vorsais.) 7 Tage ab DM 88,-, 14 Tage ab DM 170,- V

PENSION MARITTIMA Piazza Tripoli · Vor- und Nachsaison · 7 Tage Lire 8400

PENSION MIAMI Zentral · Pauschalpreise ab DM 8,– (Vor- und Nachsaison)

BELLARIA DI RIMINI

HOTEL BRISTOL unmittelb. am Meer
Jeder Komfort · Große Terrasse · Park · Garage · Pauschalpreise von DM 12,- (Mai, Juni, Sept.), DM 16,- (Juli, August)

HOTEL MIRAMARE Direkt am Strand · Modern. Haus · Aller Komfort · Sonderrabatt f. ADAC-Mitglied. V

HOTEL PRINCIPE Mod. Haus i. ruh. Lage nahe Strand, Vollp. DM 10,- V

HOTEL VILLA EUROPA Mai, Juni DM 9,-; Juli, Aug. DM 12,-

IGEA MARINA DI RIMINI

HOTEL K 2 Viale Pinzon 142 (April, Mai, Juni, September DM 9 · pro Tag, alles inbegriffen)

HOTEL LA PERGOLA Gastliches, schön gelegenes Haus, ausgezeichnete Küche, gute Weine, Garage Pauschalpreis DM 9 · (Vorsaison) V

HOTEL SAVOIA unmittelbar am Meer - von DM 6,50 bis DM 9,- (Mai und Juni) alles inbegriffen.

PENSION STANCHINI Pauschalpreis DM 8 · (Vor- und Nachsaison) DM 11 · (Hochsaison)

MAREBELLO DI RIMINI · PENSION PINUCCIA Am Meer · Aller Komf. · Parkpl. · Mäß. Preise — Bitte schreiben Sie uns.

MIRAMARE DI RIMINI

HOTEL IMPERO Aller Komfort · 50 m vom Meer · 1956 renoviert · Bes. vorteilhafte Preise i. April, Mai, Juni, Sept.

HOTEL SIRENA Autopark · Pensionspreis: von L. 1300 bis L. 2200 V

HOTEL STELLA MARINARA Viale Tirrenia 10 Vollp ab DM 6,-, Juli-Aug ab DM 10,-, Kinderern Parkplatz Telefon

HOTEL PENSION VILLA CARLOTTA Via Sabaudia 3 (April, Mai, Juni, Sept DM 9,- pro Tag alles inbegr.)

PENSION FIORITA II. Kat., zentr. gelegen, direkt a. Meer, Parkpl.

TORRE PEDRERA DI RIMINI

Herzlich willkommen im HOTEL BOLOGNESE
Direkt am Meer, moderner Komfort, Gutes reichhaltiges Essen. Offen von 1 Mai bis 30. Sept. Vor- und Nachsaison Lire 1400 - Juli, August bitte anfragen

PENSION VILLA TRENTO in Strandnähe, famil Betreuung, Pauschal-Preis Lit. 1400 (Mai · Juni · September)

VISERBA di Rimini **NAUTIC HOTEL** Mod. Haus am Strand · Jed. Komf · Pauschalpr DM 10,- (Vor- u. Nachsaison), Leitg : Panighelli

VISERBELLA di Rimini **PENSION DIANA** II Kat. · Das führende Haus am Strand Neubau - Parkplatz - Privatstrand



HOTEL PANORAMIC RICCIONE Viale D'Annunzio, 81 Direkt am Meer
Pensionspreis ab DM 13,- alles inbegriffen

HOTEL ZURIGO RIMINI Viale Regina Elena, 63 Direkt am Meer
Pensionspreis ab DM 11,- alles inbegriffen



RICCIONE

HOTEL BEAURIVAGE
Es ist ein erstklassiges Hotel, kürzlich gebaut, mit über 120 Betten und mit dem besten Komfort für einen langen und angenehmen Aufenthalt versehen. Die Zimmer haben Bad (oder Dusche), Telefon und einen Balkon mit Aussicht auf das Meer.

HOTEL Corallo am Strand das modernste Haus für den verwöhnten Gast, zeitgemäße Preise

HOTEL DES BAINS Gutbürgerliches Fam.-Hotel · 200 Betten Wunderbar geleg. · Terrassenrestaurant Eigene Badekabinen · Besitzer Fabbri V

STRANDHOTEL SAVIOLI-SPIAGGIA I. Kat., wirkl. am Meer V

HOTEL VIENNA & TOURING Das führende Haus am Ort. Direkt am Meer. Eigener Strand u Badekab. Garage. Tennis. Pinienpark V

HOTEL ADRIA II. Kat., Vollkommen renoviert, Pauschalpr. DM 12,- (April-Juni) bis DM 20,-

HOTEL AQUILA D'ORO II. Kat., neuerbaut, zentr., Zi. m. Warm- u. Kaltw., komf., Pensionspr. Vorsais. DM 12,- Hauptsais. DM 18,-. Kurtaxe, Bed., Kabinen inbegr.

HOTEL BOEMIA Kultiviertes Haus, dir. am Strand, mit allem modernen Komfort. Autoparkplatz; erstklassige reichliche Küche

CLUB-HOTEL Unmittelbar am Strand. Alle Zimmer mit Balkon u. Blick aufs Meer, sehr modern. Ermäßigungen Vor- u. Nachsaison

HOTEL DU PETIT BAR Direkt am Meer · Der bessere Komfort · Parkplatz

HOTEL EMBASSY Tel. 6508 · II Kat · Neuerbaut Ruhiger Aufenthalt · Alle Zimmer mit Balkon Gart. · Autopark · Pauschalpr. DM 11,- (Mai, Juni, Sept., Okt.), DM 17,- (Juli, August)

HOTEL KURSAAL Ein modernstes Hotel direkt am Meer gelegen · Erstklassige Bedienung V

ARLECCHINO HOTEL Neubau, nahe am Meer, aller Komfort, Pinienpark, ausgezeichnete Küche V

HOTEL BEDESCHI Jeder moderne Komfort · Internat. Küche · Garten Parkplatz · Mäßige Preise im Mai-Juni-September

HOTEL CAVALLINO BIANCO Spezialitäten-Küche · Ganzjährig geöffnet

HOTEL BEL AMI 1956 erbaut · 100 m vom Meer · Herrliche ruhige Lage · Moderne Zimmer · Kalt und warm Wasser · Badezimmer Brausen · Privatkabinen am Strand Mai, Juni, Sept., Okt. DM 11,- pro Tag; Juli, Aug DM 17,- alles inbegr · Man spricht Deutsch · Tel 6767

PENSIONE REGGIANA Neubau, Pauschalpreise v DM 10,- (April-Juni) bis DM 18,-



TOURISTISCHE NOTIZEN

ADAC-Clubzimmer in Westerland. Der Sylter Automobil-Club hat in Verbindung mit der Kurverwaltung und mit Unterstützung einiger Firmen und des Gaues Schleswig-Holstein in der neuen Kongreßhalle des Nordseeheilbades Westerland ein ADAC-Clubzimmer eingerichtet. Dieser komfortable und behagliche Raum steht allen Kurgästen als Schreib- und Lesezimmer kostenlos zur Verfügung.

Holland – Blumenland. Auch heuer werden in Holland wieder verschiedene große Blumenkorsos durchgeführt. Die wichtigsten Daten: 3. August in Leiden und Rijnsburg, 6. bis 10. August Haager Blumenwoche, 17. August Rotterdamer Blumenkorso, 6. September in Aalsmeer und 7. September in Amsterdam.

Platzvorbestellungen bei Autofähren. Ab kommenden Sommer können Autotouristen bis zu zwei Monate im voraus Plätze auf den Fähren Korsör–Nyborg, Gedser–Großenbrode, Aarhus–Kalundberg, Kopenhagen–Malmö und Faaborg–Moomark bestellen.

Über 40 Motels in Europa. Der Europäischen Motelföderation (EMF) gehören jetzt in acht verschiedenen Ländern über 40 Motels (Autohotels) an.

Auto im Reisezug. Die Belgischen und Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Deutsche Bundesbahn gaben für den neuen Beförderungsdienst „Auto im Reisezug" einen gemeinsamen Prospekt heraus, der alle wichtigen Angaben für die Beförderung von Autos zwischen Hamburg–Basel, Hamburg–Chiasso, München–Ostende und München–Brüssel–Schaarbeek enthält.

Deichwege um den neuen Zuiderseepolder gesperrt. Im Frühjahr und Sommer 1957 sind die Deiche rund um den neuen Zuiderseepolder Ost Flevolend für den öffentlichen Verkehr nicht zugänglich. Eine Ausnahme bildet nur der sogenannte Knardijk, der Deichweg von Herderwijk nach Lelystad.

235 Campingplätze in Österreich. Den Campingtouristen stehen in diesem Jahr in Österreich 235 Zeltplätze zur Verfügung. Die meisten Campingplätze gibt es in Kärnten (57), Tirol (52) und Salzburg (26).

Neue Rheinfähren. Zwischen Weil und dem elsässischen Hüningen ist auf dem Rhein ein neues Fährschiff mit Dieselantrieb, das gleichzeitig 8 bis 10 Pkw und 100 Personen befördern kann, in Betrieb genommen worden. Auch auf dem Hochrhein werden zwischen Basel und Rheinfelden bei Grenzach und Wyhlen neue Fähren eingerichtet.

Dritte Schutzhütte im Ortlergebiet. Bei Trafoi ist in 2191 m Höhe eine neue Schutzhütte eröffnet worden, wodurch mit der Lombardi- und der oberhalb des Suldentales liegenden Payerhütte die Unterkunftsmöglichkeiten im Ortlergebiet weiter verbessert wurden.

Neue Raststätten an der Autobahn. An der Autobahn Mannheim–Kaiserslautern (Nordseite) wurde die Raststätte Wattenheim, an der Autobahn Frankfurt–Karlsruhe (Westseite) die Raststätte Mannheim-Seckenheim und an der Autobahn Karlsruhe–München (Südseite) die Raststätte Stuttgart-Süd eröffnet.

Wieder Kurhaus auf Helgoland. Auf der Insel Helgoland ist mit dem Bau eines neuen Kurhauses, das einen Saal mit 500 Sitzplätzen und eine gleich große Freiterrasse erhalten wird, begonnen worden.

Schweizer Autobahn im Raum Basel. Der Autobahnanschluß der in Aussicht genommenen Schweizer Autobahn Liestal–Basel mit der deutschen Autobahn Basel–Frankfurt erfolgt oberhalb des Kraftwerks Birsfelden, wo in vierspuriger Trasse der Rhein überquert wird. Die Strecke führt durch die Grünzone zwischen Kleinbasel–Riehen und erreicht dann den Grenzübergang an der Wiese.

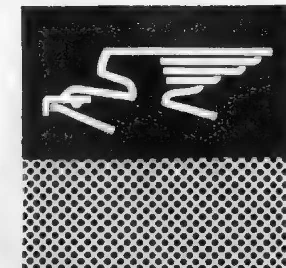
Die Dachstein-Rieseneishöhlen in Oberösterreich sind ab Mai wieder für den allgemeinen Touristenverkehr geöffnet.

Die Umgehungsstraße um Neckargmünd wird im kommenden Jahr fertiggestellt. Der erste Bauabschnitt soll bereits in diesem Sommer vollendet sein.

Wieder „Ferien im Sattel" in Kärnten. Die vor zwei Jahren in Kärnten mit großem Erfolg eingeführten „Ferien im Sattel" werden auch heuer wieder vom 6. Mai bis 30. September veranstaltet. Man will sieben zwölftägige Gesellschaftsritte durch Kärnten durchführen.

Im Schwarzwald und am Bodensee gibt es jetzt 52 Naturschutzgebiete und 82 Landschaftsschutzgebiete. Die bedeutendsten sind das Gebiet um den Feldberg, um Kniebis-Schliffkopf, das Wutach- und Gutachtal, der Belchen und das Wollmatinger Ried bei Konstanz.

in Italien





AQUILA BENZIN

AQUILA SUPER

AQUILA DIESEL

AQUILOIL MOTORENOELE

AQUILOTTO ZWEITAKTER GEMISCH

AQUILA

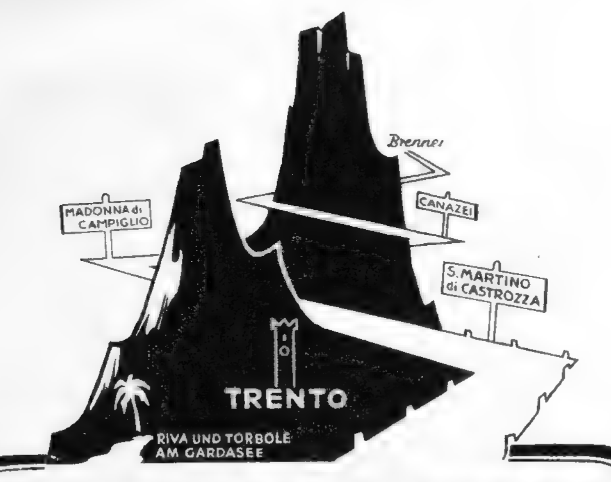
RAFFINERIA OLI MINERALI

TRIESTE



S. A. P. A. A.

CONCESSIONARIA PER L'ITALIA – MILANO



FERIENLAND TRENTINO

Ohne Zeitverlust quer durch die Dolomiten nach dem Süden!

Spezialpauschalpreise in der Vor- und Nachsaison

ARCO - BASELGA DI PINÉ - CANAZEI - CAVALESE - FOLGARIA - LAVARONE - MADONNA DI CAMPIGLIO - MALÉ - MOENA - MOLVENO ANDALO - PREDAZZO - PRIMIERO - RIVA u. TORBOLE AM GARDASEE - ROVERETO - SAN MARTINO DI CASTROZZA - TRENTO - VIGO u. POZZA DI FASSA

Heilquellen: COMANO - LEVICO VETRIOLO - PEIO - RABBI - RONCEGNO

Auskünfte durch die Azienda Soggiorno der betreffenden Orte und

Ente Provinciale per il Turismo - Trento (Italien)

Enit-Büros München, Frankfurt a. M., Düsseldorf und alle Reisebüros

ITALIEN ✳ ADRIA

TRIEST lädt Sie ein! Sommerferien am Meer in **GRIGNANO · SISTIANA · DUINO** Juli – August: Operetten-Festspiele

Auskünfte: Ente Provinciale per il Turismo – Trieste, Via San Nicolò 6

GRADO · HOTEL MOROSINI Pension II. Ranges · Privatbad oder Brause · fl. Warm- u. Kaltw. · Aufzug u. jed. Komfort · Vollkom. renoviert · Autopark · 110 Betten · Gute Verpflegung · Sonderpr. für ADAC-Mitglieder V

LIGNANO SABBIADORO mod., eleg., vielbesucht. Badeort zwisch. Grado u. Venedig · Idealer Familienaufenthaltsort · Herrl. 8 km langer freier Badestrand · Hotels · Pensionen · Villen · 10000 Betten · 2 Campings · Dancings · Tennis Minigolf · Reitschule · Kulturelle u. sportl. Veranstaltungen · Vollk. asph. Hauptstraße
Badesaison Mai bis Oktober · Vor- und Nachsaison große Ermäßigungen
AUSKÜNFTE: KURVERWALTUNG LIGNANO (UDINE) ITALIEN

VENEDIG · DAS BERÜHMTE »HOTEL LUNA«

LIDO VENEDIG
HOTEL »BUON PESCE« in ruhiger, unvergleichlicher Lage zur Lagune · Charakter Gartenrest
HOTEL VENIER VILLA MARINA Tel 60118 II. Rang Zentral geleg. unmittelb Strandnähe Autopark. Ausgesuchte Küche · Ia Qualität

RAVENNA · CAMPING »ROMEA« Im Pinienwald, unmittelb. a. Meer, mit allen mod. Einrichtungen ausgestattet. Eröffnung 1. 5. 1957

CERVIA · HOTEL RAGNO D'ORO Neubau, Pauschalpreis von DM 10 (Mai, Juni, Sept.) bis DM 15 Erstklassige Küche

CESENATICO — ADRIA —
INTERNATIONALE HOTEL Ganz modern. Zimmer m Bad, Warm- u Kaltwasser, Vorzügl. Kü, Terrassen a. Meer, Privatstrand, Garage, Tennis
HOTEL TOURING Hervorragende Küche · mäßige Preise von Lire 1200 bis 2000

✳ CATTOLICA ✳

HOTEL BRISTOL Direkt am Meer · 1955 renoviert Jeder Komfort · Parkplatz

HOTEL EUROPA-MONETTI Neubau am Meer. Renommierte Küche. Pension Lit. 1700, alles inbegriffen. Parkplatz. Tel. 71-59 V

HOTEL GAMBRINUS MARE Modern. Haus am Meer · Privatstrand · Pauschalpreise DM 12,- (Vor- u. Nachsaison) · Parkplatz V

HOTEL MODERNO MAJESTIC Am Strand · Badesaison bis 15. Oktober Pauschalpreis ab DM 11,- (etwa L. 1700) Beste Verpfleg. V

HOTEL SAVOIA Direkt am Meer · Haus 1. Ranges · Tägl. Pensionspreis ab DM 14,-, alles inbegriffen

HOTEL DES BAINS Direkt am Meer · Komfort · Garage V

HOTEL BEAURIVAGE I Rang, 140 Betten, Neubau, direkt am Strand, ruhige Lage, Zimmer m Balkon und Aussicht aufs Meer, Dusche und WC

HOTEL CORALLO 1957 modernst renoviert, Komfort, ruhig, Meeraussicht, Parkpl., Vp. ab DM 10,-

HOTEL NORA Direkt am Strand · Familienhaus Pension ab DM 12,- alles inbegr. V

HOTEL PENSION STAR Angenehmer Aufenthalt am Meer, schöne Zimmer mit Aussicht aufs Meer, eigene Strandkabinen, vorzügl. Verpflegung und Bedienung. April Mai, Juni Lire 1100,-, alles inbegriffen

PENSION ELENA Kat. B - Modernes Haus in ruh. Lage, nahe Strand Vollpension Vor- u. Nachsaison Lit. 1300 bis 2100

GABICCE MARE BEI CATTOLICA Das kleine Capri an der Adria
HOTEL ASTOR II Kat, nahe Meer, ruhige Lage, alle Zimmer mit Bad oder Dusche und private Toilette, Balkon mit Aussicht z Meer, Parkpl, ab DM 11,50 (alles inbegr)
HOTEL SPLENDID DA TINO II. Kat., am Strand, unvergl. Küche. Pauschalpreis ab DM 9,- (Vorsaison)
HOTEL TRE VILLE Am Meer · Großer Hotel-Garten Privatstrand · Parkplatz gratis V
PENSION AMBRA Am Meer · Jeder Komfort · Ruhige Lage V
PENSION GRAZIELLA Schöne Lage m. herrl. Rundblick, 50 m v. Meer, Garten, Parkplatz. Pauschale ab DM 8,80 (Vorsaison)
PENSION SOUVENIR Direkt a. Meer, ausgezeichnete Küche Sämtl. Zimmer m. Balkon. Erb. Anfrage

PESARO eingebettet zwischen zwei zum Meer abfallenden Hügeln mit einem herrlichen, sandreichen Strand, Gärten, Kunststätten, Veranstaltungen, Stadion, Schwimmbecken, Rollschuhbahn, Tennis.
Neue Hotels am Meer: Astoria · Athena · Brig · Due Palme · Losanna · Ricci · Tell · Vittoria
Auskünfte: AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO (Kurverwaltung) PESARO

HOTEL RICCI Zentrale Lage · Gegenüber dem Meer · Restaurant

PENSION ATHENA 2. Kat. · Modern · Elegant · Ruhig · Garage

Das ADAC-Mitglied schreibt... (Fortsetzung von Seite 194)

Ein dicker Strich über die Fahrbahn

Es ist doch eine Tatsache, daß ein großer Teil aller Unfälle auf die Nichtbeachtung der Vorfahrt zurückzuführen ist. Selten wird der schuldige Fahrer aus Bosheit oder Rowdytum die Gefahr herbeigeführt haben, sondern er hat ganz einfach das Dreieckschild übersehen. Ein Schild ist schnell übersehen, wenn man bedenkt, daß jeder Fahrer täglich Tausende der verschiedensten Zeichen zu beachten hat. Eine völlige Lösung dieses Problems wird wohl niemals möglich sein, aber es ist denkbar, daß es noch Wege gibt, die Gefahr zu verringern.

Ich habe mir da folgendes ausgedacht: In den letzten Jahren hat man doch mit gutem Erfolg die Leitlinien auf den Fernstraßen eingeführt. Diese Linien und Zeichen, direkt auf die Straße aufgemalt, sprechen den Fahrer besser an als jedes Schild am Straßenrand, weil sie „ins Auge springen". Der Fahrer braucht nicht den Blick von der Straße zu nehmen. Wie wäre es denn, wenn man an allen untergeordneten Straßen, ich denke besonders an die vielen kleinen gefährlichen Kreuzungen in den Großstädten, einen dicken weißen Strich über die Fahrbahn zieht. Ich stelle mir vor, daß jeder Fahrer instinktiv fühlt, daß er zurückbleiben muß, wenn er sich einer solchen Linie nähert.

Dieser Strich, der übrigens ähnlich an Stoppstraßenseit langem angewendet wird, soll nicht etwa das amtliche Zeichen ersetzen, sondern dieses nur unterstützen. *Wg. Buschmann, Dortmund-Körne*

Guter Tip für Rollerfahrer

Ich stand vor der Frage, ob ich für meine „NSU-Lambretta" ein Paar der handelsüblichen Schildeinfassungen aus verchromtem Stahlrohr erwerben sollte, um das Schutzschild gegen Sturzschäden zu sichern. Der hohe Preis ließ mich nach einem Ausweg suchen. Ich fand ein geeignetes Material in farbigen Wasserschläuchen aus Transparentkunststoff (PVC-Basis). Diese Schläuche haben nicht nur den Vorzug der Billigkeit. Sie sind von einem Laien besonders leicht zu verarbeiten. Ich habe z. B. für meinen Roller zwei Schläuche von je 83 cm Länge und 18 mm Stärke der Länge nach recht sauber aufgeschlitzt und einfach über die Schildkante gestülpt. Das Material schmiegt sich infolge seiner Elastizität genau der Schildform an und haftet durch die Spannkraft ausreichend fest. Zur besseren Haltbarkeit habe ich lediglich die Enden mit je einer schmalen Schelle versehen und diese mit einer M-3-Schraube am Schild befestigt. Dieser Kunststoffrohr-Schutz hat sich bei mir bereits bestens bewährt.

Werner Ambach, Wuppertal-Elberfeld



Veranstaltungen 1957

I. INTERNATIONALE FOTO-BIENNALE *(20. April–19. Mai)*
AUSSTELLUNG DER WERKE DES JACOPO BASSANO *(Juni–Oktober)*
GOLDONI-AUFFÜHRUNGEN *(Juni–September)*
III. INTERNATIONALER LIEDER-FESTIVAL *(26.–29. Juni)*
XVI. INTERNATIONALE THEATER-FESTSPIELE *(29. Juni–7. August)*
KÜNSTLERISCHE VERANSTALTUNGEN IM PALAZZO GRASSI *(Juli–Oktober)*
INTERNAT. AUSSTELLUNG DES KURZFILMS UND DES JUGENDFILMS *(12.–21. August)*
MUSIKABENDE UND KONZERTE IM KONSERVATORIUM „B. MARCELLO" *(15. August–15. September)*
XVIII. INTERNATIONALE FILMKUNST-AUSSTELLUNG *(25. August–8. September)*
XX. INTERNATIONALER FESTIVAL ZEITGENÖSSISCHER MUSIK *(10.–26. September)*
FEST DES ERLÖSERS *(20. Juli)*
„FRESCO NOTTURNO" AUF DEM CANAL GRANDE *(17. August)*
HISTORISCHE REGATTA *(1. September)*
MOTORBOOT-RENNEN PAVIA–VENEDIG *(30. Mai)*
INTERNAT. MOTONAUTIK-WETTBEWERB *(2. Juni)*
INTERNATIONALES TENNIS-TURNIER *(11.–16. Juni)*
EUROPÄISCHE MEISTERSCHAFTEN IM TAUBENSCHIESSEN *(14.–24. September)*
INTERNATIONALES GOLF-TURNIER *(21.–25. September)*
SEGEL-REGATTEN – YACHTING – RALLIES – RENNSPORT
STADT-KASINO (das ganze Jahr geöffnet) AUFFÜHRUNGEN – GALA-FESTE – NIGHT CLUB

Am Lido alle Zerstreuungen, die ein hochklassiger Badestrand zu bieten vermag

Ferry-Boat-Dienst für Kraftfahrzeuge von Venedig (Piazzale Roma) zum Lido

Auskünfte und Prospekte: *Ufficio Comunale Turismo – Ca' Giustinian,*

Absatzproblem

Schon wir Männer müssen morgens beim Anziehen der Schuhe die regelmäßig ärgerliche Feststellung machen, daß die Absätze bis auf die Ferse der Schuhe verschmutzt, verdreckt oder einem Abrieb unterworfen sind, der dadurch zwangsläufig entsteht, daß beim Autofahren bzw. beim Bedienen des Fußhebelwerks Schürfungen an den Schuhen entstehen. Wir Männer verlassen uns dann mehr auf die Frauen, die in vielen Fällen das Schuhputzen besorgen.

Viel schlimmer aber ist es mit den feinen Damenabsätzen. Heute zählt der ADAC viele Frauen als Mitglieder, und heute gibt es sehr viele Autofahrerinnen. Unser Schuster versichert mir, daß viele Damen schrecklich verunstaltete und zerschundene Schuhe zur Reparatur geben. Man weiß, wie schmerzlich es für eine Frau ist, ein kaum gekauftes Paar teure Schuhe mit zerkratzten Absätzen zu besitzen. Ich bin kein Techniker und vermag nicht zu beurteilen, ob es hier Abhilfe gibt, ob die Autokonstrukteure die Fußhebel so verändern können, daß die Schürfungen aufhören und das feine Schuhwerk mehr geschont wird.

Karl G. Schmidt, Aachen

Zeugen gesucht

Am 20. 4. 1955 ereignete sich auf der Bundesstraße 10, Ausgang Gingen/Fils, ein Zusammenstoß zwischen Motorradfahrer und Radfahrerin. Der Fahrer eines Lieferwagens, der den Unfall sah, wird um Meldung gebeten.

E. Mathes, Gingen/Fils, Hindenburgstraße 103

*

Sonntag, 21. Oktober 1956, Olympiastraße zwischen Starnberg und München. Wer kann sich erinnern, daß etwa gegen 18 Uhr reger Verkehr, keinesfalls aber „Kolonnenverkehr" herrschte?

R. A. V. Bary, München 22, Reitmorstraße 30

*

Am 23. 2. 1957 geriet ein schwarz-roter Fiat 1100 TV an der Straße Wittlich–Daun in einer von Schneeaufschüttungen eingeengten Kurve in die Hinterräder eines LKW-Anhängers. Der Herr, der Zeuge dieses Unfalls war, wird um seine Anschrift gebeten.

Felix Riefer, Trier/Mosel, Zuckerberg 1

*

Am 24. 11. 1956 war die Staatsstraße Forbach–Gaggenau gegen 16 Uhr durch das Hochwinden eines in einen Straßengraben gerutschten Kranwagens zum Teil blockiert. Ein Pkw-Fahrer wurde bei dieser Gelegenheit durch einen angefahrenen Stein am Unterschenkel getroffen, wodurch ein Bruch herbeigeführt wurde. Wer hat diesen Unfall beobachtet?

E. Bauhammer KG, Appenhofen bei Bergzabern



Schöne Ferien beginnen in

BRIGHTON

Berühmt für gutes Wetter, gutes Klima und gute Unterhaltung, bietet Brighton eine 8 km lange Küste mit herrlichem Strand, Kais und Vergnügungsstätten. Drei Theater, 17 Kinos, Sommer-Eisrevuen, erstklassige Hotels und Geschäfte, der berühmte Royal Pavillon und altertümliche Gäßchen machen Ihre Ferien zu einem unvergeßlichen Erlebnis. – Brighton liegt ganz in der Nähe der Flugplätze Shoreham und Gatwick. Das nur 17 km entfernte Newhaven ist mit Zug oder Bus zu erreichen, London mit dem Zug in einer Stunde. – Fordern Sie Einzelheiten bei Ihrem Reisebüro an. Einen kostenlosen Ferienführer erhalten Sie auf Wunsch von: Publicity Director, Dept. DSV, Royal York Buildings, Brighton.

Der Weg nach ENGLAND ist nur ein KATZENSPRUNG durch die Schnellbootverbindung

OSTENDE-DOVER.



RINEL Anzeige BLUEBIRD Wohnanhänger April-Heft Seite 183.

Berichtigung:

Vertreteranschrift: RUTH FRITZ, BREMEN, Poelzigstraße 40, Tel. 47650

What do you know about Britain?

Was wissen Sie von England?



1 Wie nennt man diese malerisch hochgelegenen Laubengänge mit ihren Läden, die man nur in England findet? Die Stadt war einst ein bekanntes römisches Lager; sie hat eine schöne Kathedrale und uralte Stadtmauern und liegt . . . wo?

2 Das Land, in dem dieser königliche Palast liegt, ist leicht zu erraten. Wissen Sie aber auch seinen Namen und den der Stadt, deren internationale Musik- und Theaterfestspiele weltbekannt sind?

3 Gross-Britannien bietet seinen Gästen mehr Abwechslung als irgendein anderes Land seiner Größe. Was macht es außerdem zu einem idealen Reiseland?



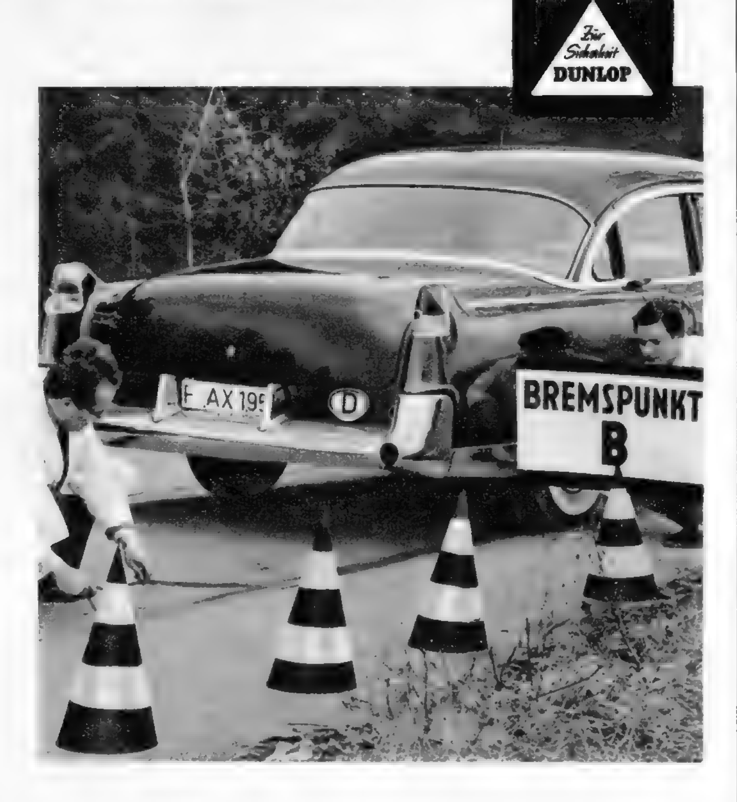
Hier sind die Antworten: 1. »The Rows« in Chester, nahe der Nordgrenze zwischen Wales und dem eigentlichen England, 2. Holyroodhouse in Edinburgh. 3. Das beste Straßen- und Eisenbahnnetz der Welt.

Die allerbeste Antwort aber ist eine Ferienreise nach England, um den freundlichen Engländer an Ort und Stelle einmal kennenzulernen. Machen Sie schon jetzt Ihre Pläne! Wenden Sie sich an Ihr Reisebüro oder schreiben Sie uns. Wir geben Ihnen gern illustrierte Broschüren und Prospekte über alles, was für Ihren England-Urlaub wichtig ist, und Reiseführer durch alle Gebiete - England, Schottland, Wales und Nord-Irland. Anschrift: Die Britische Reisezentrale (Abt. G 84), Frankfurt/Main, Neue Mainzer Straße 22. Und bedenken Sie bitte: im Frühjahr und im Herbst reisen Sie billiger!



Der Bremsweg entscheidet über Ihre Sicherheit!

7 P 33



Wenn Sie bremsen müssen, können Zentimeter entscheidend sein! DUNLOP-Reifen — mit neuer Laufflächenmischung — sind besonders rutschsicher... krallen sich beim Bremsen buchstäblich an der Fahrbahn fest! Bei ständigen Bremstests beweisen sie ihre überragende Sicherheit. So überzeugt DUNLOP durch Leistung!

Fragen Sie Ihren Reifenfachmann, was er von neuen DUNLOP-Reifen für die Reisezeit hält!



DUNLOP

DIENT DER SICHERHEIT

Gelungenes Experiment



In der Bergarbeiterstadt Kamp-Lintfort wurde der Versuch unternommen, für jeden Verkehrsteilnehmer kostenlos die Blutformel zu bestimmen und einen lebenslänglichen Schutz gegen Wundstarrkrampf zu geben. Zum 14. März wurde ein Blutspendetermin des Blutspendedienstes der Landesverbände DRK Nordrhein und Westfalen angesetzt, welcher sich an j e d e n Verkehrsteilnehmer richtete. Die Vorbereitung geschah in harmonischer Zusammenarbeit mit dem ADAC, der Verkehrswacht, der örtlichen Ärzteschaft, dem DRK-Ortsverein, der Zeche Friedrich-Heinrich, der Ortspolizei, der Stadtvertretung und den Kreis-Moerser-Verkehrsbetrieben. Die Bevölkerung wurde durch entsprechende Propaganda auf die besondere Wichtigkeit dieses Termins hingewiesen.

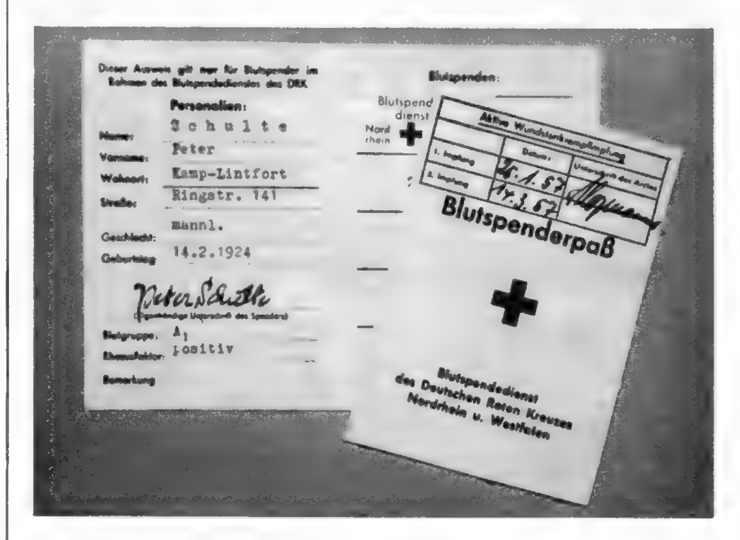
Während die Blutspende bisher mehr als ein Akt der Nächstenliebe angesehen worden ist, wurde jetzt der Selbstschutz einmal klar in den Vordergrund gestellt.

Worin besteht nun dieser Selbstschutz?

Alle Spender erhielten für ihre Blutspende k o s t e n l o s vom Deutschen Roten Kreuz ihren Blutspenderpaß mit Angabe der kompletten Blutformel. Dadurch haben sie den Vorteil, im Unglücksfalle ohne Zeitverlust und ebenfalls kostenlos die evtl. notwendige Blutübertragung ihrer Blutgruppe zu empfangen.

Gleichzeitig konnte sich jeder anläßlich der Blutspendeaktion auf Wunsch gegen den lebensgefährlichen Wundstarrkrampf (Tetanus) aktiv impfen lassen. Ein entsprechender Vermerk über die erfolgte Erst- und Zweitimpfung wurde dem DRK-Blutspenderpaß aufgestempelt und durch ärztliche Unterschrift dokumentarisch belegt.

Wir glauben unter Berücksichtigung neuerer medizinischer Erkenntnisse und der zunehmenden Zahl schwerer Verkehrsunfälle mit dieser Kombination von Blutspende und Tetanus-Schutzimpfung, wie sie in der Bundesrepublik zum erstenmal durchgeführt wurde, einen Weg beschritten zu haben, der allen ADAC-Mitgliedern im Straßenverkehr ein wirksamer Schutz für Leben und Gesundheit sein kann.



Dieser Ausweis gilt nur für Blutspender im Rahmen des Blutspendedienstes des DRK

Personalien:
Name: Schulte
Vorname: Peter
Wohnort: Kamp-Lintfort
Straße: Ringstr. 141
Geschlecht: männl.
Geburtstag: 14.2.1924

Blutgruppe: A_1
Rhesusfaktor: positiv
Bemerkung

Blutspenden:

Blutspenderpaß

Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes Nordrhein u. Westfalen

Personalien

Generaldirektor Dr. Paul G ü l k e r, Präsident des Verbandes der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer (HUK-Verband) wurde im Rahmen einer Feierstunde in den Kölner Ford-Werken mit dem „Goldenen VDM-Dieselring" vom Verband Deutscher Motorjournalisten ausgezeichnet.

*

Konsul Kaspar H a b e r l, Mitinhaber der Volkswagen-Generalvertretung „Mahag" in München, konnte am 31. März seinen 60. Geburtstag feiern.

Richard Gebauer, Chefredakteur der Fachzeitschrift „Lastauto und Omnibus“ wurde am 13. April 50 Jahre alt.

*

Fabrikant Senator Carl Kaelble, Mitinhaber der Carl Kaelble GmbH., vollendete am 6. April sein 80. Lebensjahr.

*

Oberingenieur Karl Pollich, Chefkonstrukteur der Diesel-Lastwagen der Hanomag, beging am 7. April seinen 60. Geburtstag.

*

Dem Vorsitzenden des Direktoriums der Firestone Tire & Rubber Com. in Akron, Harvey S. Firestone jr., wurde vom Bundespräsidenten Prof. Heuss das Verdienstkreuz der Bundesrepublik verliehen.

*

Hans Hiemenz, Finanzleiter des Volkswagenwerkes, wurde am 14. April 50 Jahre alt.

*

Prokurist Fritz Meier, Leiter der Personalabteilung der Continental-Gummi-Werke, konnte am 1. April auf eine 50jährige Tätigkeit im Dienste seines Hauses zurückblicken.

*

Direktor Wilhelm Held, Betriebsdirektor des Werkes Sindelfingen der Daimler-Benz AG, beging am 1. April sein 25jähriges Dienstjubiläum.

*

Direktor Karl Deusing, der in den verschiedensten Positionen des Verkaufs seit 1921 bei den Continental Gummi-Werken tätig ist, beging am 10. Mai seinen 60. Geburtstag.

*

Direktor Hans Reitz, Verkaufsleiter bei Fichtel & Sachs, feierte am 26. April seinen 60. Geburtstag.

*

Am 17. April vollendete Julius Wegeler, Seniorchef der Firma Deinhard & Co., einer der führenden deutschen Sektkellereien, sein 70. Lebensjahr.

*

Am 22. April vollendete der Bezirksdirektor der Agrippina-Versicherungsgruppe Köln-Düsseldorf, Josef Jakobs, sein 50. Lebensjahr. Der Jubilar ist im Motorsport seit 20 Jahren offizieller FIM- und ONS-Zeitnehmer und gehört der Vorstandschaft des Düsseldorfer Automobil- und Motorsportclubs 05 an.

Der Leiter der Kraftfahrtechnischen Abteilung des Deutschen Museums in München, Dipl.-Ing. Max Rauck, wurde am 8. Mai 50 Jahre alt. Max Rauck ist einer der wenigen ausgezeichneten Kenner der Kraftfahrzeug-Historie und trug wesentlich dazu bei, daß die Kraftfahrzeug-Abteilung des Deutschen Museums heute einen so großen internationalen Ruf besitzt.

Konrad Maassen 75 Jahre

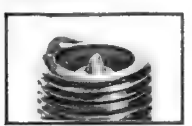


Am 6. Mai 1957 vollendete der bekannte DKW-Generalvertreter Konrad Maassen in Köln sein 75. Lebensjahr. In ihm steht ein Mann vor uns, auf den das Wort von der „jugendlichen Frische“ voll und ganz zutrifft. Der geborene Aachener war nach seinen Studienjahren zunächst Betriebsingenieur bei den Städtischen Gas- und Wasserwerken in Mainz, wurde dann Bau- und Reise-Ingenieur bei der Berlin-Anhaltinischen Maschinenfabrik, kam über die Rheinischen Chamotte- und Dinaswerke in Hönningen zu seinem eigentlichen Lebenswerk, indem er im Jahre 1928 die Vertretung der Zschopauer Motorenwerke in Aachen und Köln übernahm. Damit wurde er auf einem Gebiet tätig, das ihm von Jugend an besonders lag. Schon als Student beteiligte er sich an den großen Zuverlässigkeitsfahrten der damaligen Zeit, den Prinz-Heinrich- und Herkomer-Fahrten, späterhin im Freiballonsport. Der Aufstieg der Zschopauer Werke zur späteren Auto Union ist gleichzeitig ein Maßstab für den Aufstieg seiner eigenen Betriebe. Der zweite Weltkrieg zerstörte nicht nur die Betriebe, sondern nahm ihm auch den einzigen Sohn. Zusammen mit Prof. Dr. Schorn, Darmstadt, ging er dann daran, die Betriebe der Konrad Maassen KG wieder aufzubauen. Noch heute ist es so, daß man sich dieses Haus rheinischer Kraftfahrt ohne seinen „Konrad“ nicht vorstellen kann

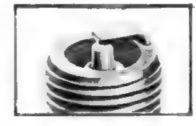
Höchste Leistung bis zum letzten Kilometer!

Alle CHAMPION-Zündkerzen besitzen die neue Powerfire-Elektrode aus besonders widerstandsfähiger Speziallegierung und geben damit während ihrer gesamten normalen Nutzungsdauer nahezu unvermindert hohe Leistung und Wirtschaftlichkeit. Der 5-Rippen-Isolator bietet Schutz gegen Kriechströme und Funkenüberschlag und gewährleistet gleichbleibend kraftvolle Zündenergie.

Alte CHAMPION-Elektrode



Neue Powerfire-Elektrode



. . . nach gleicher Laufzeit. Kaum eine Spur von Abbrand zeigt die Powerfire-Elektrode. Sie garantiert auch jetzt noch hohe Leistung, Startfreudigkeit und Wirtschaftlichkeit.

In allen Erdteilen, für Zwei- und Viertaktmotoren gleichermaßen, haben sich CHAMPION-Zündkerzen hervorragend bewährt. So wurde CHAMPION . . .

Die meistbenutzte Zündkerze der Welt

In Deutschland durch VARTA über den Fachhandel erhältlich



Achten Sie auf die 5 Rippen

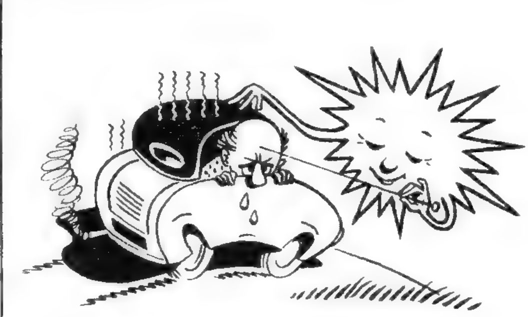


Einige Wünsche an die Kraftfahrzeugindustrie

Welcher Kraftfahrer ist nicht schon nach längerer Fahrt mühsam mit mehr oder weniger steifen Gliedern aus seinem Wagen herausgeklettert? Warum nimmt man diese Tatsache eigentlich als etwas Unabänderliches hin? Warum eigentlich beobachtet man bei der gesamten Kraftfahrzeugindustrie, bzw. bei den Konstrukteuren, so wenig Verständnis für grundlegende Fragen, die für Gesundheit und Leistungskraft des Kraftfahrers entscheidend sind? Mit Stolz werden Spitzengeschwindigkeiten und ähnliche rein technische Dinge in Anzeigen und Prospekten angepriesen. Über „Fahrkomfort" aber, über Erleichterungen für den Fahrer liest man herzlich wenig. Jeder passionierte Kraftfahrer wird sich über ein schnelles und beschleunigungsfreudiges Fahrzeug freuen und mit Recht darauf stolz sein. Wann und wo aber kann ich heute noch einen Wagen mit einer Spitze von „nur" 150 km/h und mehr ausfahren? Ein Wagen mit 130 bis 140 km/h Spitzengeschwindigkeit, mit gutem Beschleunigungsvermögen, dürfte heute allen Anforderungen genügen. Dafür könnten die Konstrukteure weit mehr ihre Aufmerksamkeit den Fragen der Innenausstattung widmen; einer Innenausstattung, die der Gesundheit des Fahrers und seiner Mitfahrer dient. Schon seit langer Zeit stellt der PKW keinen Luxusgegenstand mehr dar, sondern er ist heute in erster Linie Gebrauchsgegenstand. Die überwiegende Zahl der PKW wird vom „Normalverbraucher" – wenn dieser Ausdruck einmal in diesem Zusammenhang gebraucht werden darf – benötigt und gekauft. Uns interessiert hier der normale Serienwagen, der in großen Mengen auf den Markt kommt und dementsprechend von einem großen Käuferkreis in erster Linie aus rein beruflichen Gründen gefahren wird. Bei diesen Fahrzeugen, die ja gerade die entscheidende Rolle spielen, sind aber in gesundheitlicher Hinsicht noch viele Wünsche offen.

Als wichtigste Punkte seien nur genannt: Die Gestaltung der Sitze in bezug auf Höhe und Tiefe der Sitzfläche. Zumindest die Höhe der Sitze wäre doch sehr leicht verstellbar einzurichten, so daß sie jeder Fahrer selbst seiner Körpergröße anpassen

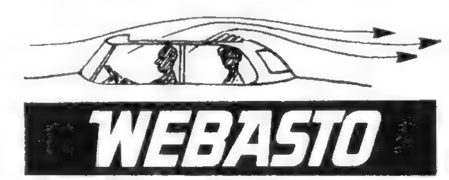




Die Sonne sticht — der Fahrer stöhnt,
an Hitze man sich schwer gewöhnt!
– Wer klug ist, klagt nicht weh und ach
er kauft Webasto-Schiebedach

Das Schiebedach verbindet die Vorteile der offenen und geschlossenen Karosserie. Mit einem Handgriff läßt es sich öffnen und die drückende Hitze weicht frischer Luft.

Webasto-Falt- und Stahlschiebedächer werden auch nachträglich in Personenwagen eingebaut.



WEBASTO

Verlangen Sie unverbindlich unseren Sonderprospekt Nr. 13 und die Anschrift der nächstgelegenen Einbaustelle bei Abt. 1

WEBASTO-WERK GMBH · STOCKDORF BEI MÜNCHEN

könnte. Der Oberschenkel sollte in seiner gesamten Länge bequem aufliegen. In der Gegend des Kreuzbeines am Übergang zur Lendenwirbelsäule fehlt eine Stütze und damit eine Entlastung. Wie schön wäre es auch, wenn die Rückenlehnen völlig zurückgelegt werden könnten, so daß sich der Fahrer unterwegs während einer Fahrpause auch im Wagen einmal völlig entspannen kann, wenn ihm das Wetter einen Aufenthalt im Freien nicht gestattet. Für den linken Arm des Fahrers befindet sich heute wohl bei den meisten Wagen eine Armstütze an der Wagentür; auch sie müßte verstellbar sein. Wie sieht es aber mit der Abstützung des rechten Armes aus? Warum nicht einen sesselartigen Sitz mit beidseitigen Armlehnen? Oder doch zumindest auch rechts vom Fahrer eine einfache weiche Armstütze. Ohne diese Erleichterungen ergeben sich für den Kraftfahrer ständige Zwangshaltungen, denen er bei stundenlangem Fahren einfach nicht ausweichen kann. Diese Zwangshaltungen führen aber dann zu den immer mehr zur Beobachtung kommenden Muskelverkrampfungen und Schädigungen der gesamten Wirbelsäule.

Welcher Kraftfahrer hat bei langen Fahrten und auf übersichtlicher Strecke nicht schon mal den Fuß vom Gaspedal weggenommen und das Pedal mit dem linken Fuß bedient? Und das nur aus dem natürlichen Bestreben heraus, dem rechten Bein und Fuß einmal eine Entlastung zu geben, es aus seiner Zwangshaltung für kurze Zeit zu erlösen. Neben einer zweckmäßigen Konstruktion des Gaspedals, die für weitgehende Entlastung des Fußes zu sorgen hätte, wäre m. E. auch die Wiedereinführung eines Handgashebels zu erwägen, wobei selbstverständlich die Fahrsicherheit nicht leiden darf.

In geschlossenen Fahrzeugen — heute in der überwiegenden Mehrzahl — müßte der Frage der zugfreien Be- und Entlüftung noch weit mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Viele Fahrer werden bei kalter Außentemperatur nur mit völlig geschlossenen Fenstern, aber mit offenen Lüftungs-, bzw. Heizungsklappen fahren. Die verbrauchte Luft hat keine Abführung, sie staut sich im Wagen und kann so wesentlich mit zu vorzeitiger Übermüdung mit all ihren Folgezuständen führen.

Wesentlich erscheint mir auch, daß die Abdichtung des Wageninneren gegen das Motorengehäuse noch besser ausgeführt wird, um einmal das Eindringen von Motorenabgasen zu verhindern, und um zum anderen den Motorenlärm abzuschirmen. Ständiger Lärm bleibt nicht ohne Folgen auf das Nervensystem. Gut gefederte Wagen, die die harten Stöße der Straßen abfangen und weich ausschwingen und die dennoch fest auf der Straße liegen, sind unerläßlich, da auch die Unsumme ständiger kleinster Erschütterungen auf die Dauer nicht ohne Einfluß auf das Knochensystem, in erster Linie auf die Wirbelsäule bleiben. In einem hart gefederten Wagen versucht der Körper die Stöße abzufangen, indem er auch hier wieder die gesamte Stützmuskulatur in einer ständigen Spannung hält. Muskelverkrampfungen, Verspannungen, Blutstauungen sind die unheilvollen Folgen.

Es sind viele, aber im wesentlichen bereits lange bekannte Forderungen, die an ein wirklich gutes Gebrauchsfahrzeug gestellt werden müssen, wobei die obige Aufzählung noch keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Das Ziel sollte sein, einen Wagen auf den Markt zu bringen, der möglichst alle diese Forderungen serienmäßig in sich vereinigt und doch für den Normalverbraucher im Preis erschwinglich ist. Selbstverständlich sind diese Forderungen auch auf die Führerstände unserer LKW zu übertragen, denn der Fernlastfahrer hat wohl noch in weit größerem Maße unter den geschilderten Unzulänglichkeiten zu leiden. Er, der praktisch fast immer im Führerstand lebt, muß noch weit besser vor Gesundheitsschädigungen geschützt werden. Die Automobilindustrie hat es in der Hand, kostbarstes Gut, die menschliche Gesundheit und Arbeitskraft, vor vorzeitigem Verschleiß zu schützen. *Dr. med. H. Limpert*

Zum internationalen Verkehrssicherheitstag wurde der 1. Juni in der Bundesrepublik, Belgien und Frankreich erklärt.

Von den 1301 Fußgängern, die 1956 an den 10 592 in Hannover registrierten Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren, hatten 997 den Unfall selbst verschuldet. Ein großer Teil dieser Unfälle entstand dadurch, daß die Fußgänger beim Betreten oder Überschreiten der Fahrbahn „dösten".

April! April! Es war zu erwarten, daß zumindest ein Aprilscherz in der letzten Ausgabe der ADAC-Motorwelt versteckt war. Die angebotenen Dieselruß-Patrone für Pkw und Motorräder der Firma G. Eichenwald in Neuß existierte natürlich nur am 1. April. Dagegen ist der von vielen Lesern ebenfalls als Aprilscherz vermutete Artikel „Er kannte seinen Winnetou" traurige Wahrheit.







Nimm Dir Zeit -
erfrisch Dich richtig!

Mach mal Pause ..
trink „Coca-Cola"

„Coca-Cola" ist das Warenzeichen für das unnachahmliche koffeinhaltige Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G. m. b. H.

DIE BÜCHERECKE

Die großen Namen. Konstantin Prinz von Bayern beweist in diesem Buch erneut, daß er es versteht, lebensnah und echt zu schreiben, also für jedermann verständlich. Hier nun entwirft er kurze Biographien von 40 bekannten und berühmten Deutschen, die das Gesicht unserer Zeit geformt haben und aus den verschiedensten Berufs- und Lebensbereichen kommen. Diese Porträts sind nicht am Schreibtisch entstanden, sondern durch persönliche Begegnungen. Ganz und gar unkonventionell hat der Autor verblüffende Beschreibungen geformt, die das Persönliche und Menschliche besonders betonen. Der Leser erfährt dadurch viel Neues und erhält Einblick in Leben und Denken der großen deutschen Namen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Technik. 48 ganzseitige Fotos verstärken noch den persönlichen Charakter des Buches, das seinen dokumentarischen Wert für lange Zeit behalten wird. Preis 19,80 DM (Kindler-Verlag, München).

Das praktische Autobuch. Hier werden alle Fragen behandelt, die den Fahrschüler und den noch jungen Fahrer angehen, die aber auch für „alte Hasen" von Interesse sind. Nichts wurde dabei vergessen, angefangen vom richtigen Sitzen über Startschwierigkeiten, das Wenden und Rückwärtsfahren, bis zum Schalten „widerspenstiger" Getriebe. Ausführlich sind natürlich auch die gesetzlichen Bestimmungen besprochen. Auf einen umfassenden technischen Teil wurde ebensowenig verzichtet wie auf ein Kapitel Pannensuche und Pannenbehebung. Und endlich werden auch die kleinen und großen Sorgen und Freuden des Autofahrers aufgeführt. Dazu kommt noch ein praktischer Anhang mit den deutschen und internationalen Kennzeichen sowie ein kleines Fremdsprachen-Wörterbuch für unterwegs. Illustriert mit zwölf instruktiven Farbtafeln, 97 Schwarzweiß-Fotos und über 250 Zeichnungen. Preis 9,80 DM (C. Bertelsmann Verlag, Gütersloh).

Kursbuch für Wagen und Magen. Völlig neu bearbeitet wurde das bereits in dritter Auflage erscheinende Buch. Auf amüsante und zugleich lehrreiche Art wird der Motortourist durch die deutschen Lande geführt, wobei für die einzelnen Gebiete besondere „Fahrpläne" zusammengestellt wurden. Es ist alles Wissenswerte über Landschaft, deren Leute und ihre Gepflogenheiten enthalten. Was aber dieses von der BP angeregte Buch besonders auszeichnet, sind die Hinweise auf gepflegte Gaststätten und deren Spezialitäten. Das „Kursbuch" ist in allen Buchhandlungen und an den BP-Tankstellen erhältlich. Preis 4,80 DM.

Straßenverkehrsrecht. Das in 5. Auflage von Maximilian Julier, Oberst der Schutzpolizei a. D., erschienene Werk zeichnet sich besonders durch die glückliche Auswahl des Stoffes aus. Es bringt nicht nur die wichtigsten Gesetze und Verordnungen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts, sondern auch alle anderen verkehrsrechtlichen Nebenbestimmungen, soweit sie für den Praktiker von Bedeutung sind. Die prägnante und allgemeinverständliche Kommentierung unter Verarbeitung der Rechtssprechung macht das Werk zu einem zuverlässigen Ratgeber für alle, die sich mit Verkehrsfragen zu befassen haben. (Verlag für Verwaltungspraxis Franz Rehm, München.)

Katalog-Nummer der „Automobil-Revue". Alljährlich erscheint während des Genfer Auto-Salons die große, umfassende Katalog-Nummer der „Automobil-Revue", der bekannten Schweizer Fachzeitschrift. Auch die Ausgabe 1957 ist wiederum mit viel Liebe und Geschick gestaltet und ist wohl die derzeit gründlichste Zusammenstellung aller Personenwagenmodelle der Welt. Das Kernstück bildet wiederum der „Spezifikationsteil", der über 300 Wagen mit genauen technischen Merkmalen beschreibt. Aber auch der übrige Inhalt ist hochinteressant. Preis 7,80 DM (Hallwag-Verlag, Stuttgart 13).

Erdöl-Lexikon. In diesem Werk sind die in der Erdöl-Industrie und den ihr verwandten Zweigen gebräuchlichen Fachausdrücke und Begriffe vollständig zusammengefaßt. Diese Fachausdrücke werden in Kurzform erläutert, durch Zeichnungen und Fotos erklärt. Umrechnungstabellen und ein englisch-deutscher Anhang ermöglichen es, Werte, Maße und Begriffe auf internationaler Ebene zu übertragen. So bietet dieses Lexikon für alle, die sich mit dem Erdöl beschäftigen, eine wahre Fundgrube dar. Damit wird die bekannte Shell-Buchreihe „ABC des Erdöls" durch einen 7. Band ergänzt. Preis 14,– DM (Verlagsanstalt Hüthig & Dreyer, Mainz).

ABC der Rentenversicherung. Wertvolle Hinweise auf wichtige Fristen und neue Ansprüche, praktische Winke, eine volkstümliche und leichtverständliche Darstellung der neuen Rentenversicherungsgesetze zeichnet diese Schrift aus. Der Leser wird nicht mit den einzelnen Paragraphen belästigt, sondern wird anschaulich mit den wichtigsten Bestimmungen bekannt gemacht. Preis 4,80 DM (Süddeutscher Verlag, München)



STOPO ist derzeit erhältlich für VW, Opel, Mercedes, Renault, Fiat, Taunus, Simca u. Peugeot beim Kfz-Zubehörhandel.

STOPO erspart Geld und Ärger und kostet je nach Wagentype nur zwischen DM 16,50 und DM 31,– pro Paar.



STOPO das Geschenk für den Herrenfahrer!

SEMPERIT Gummiwaren GmbH, München 15, Landwehrstr. 77





herkules Der Gepäckträger auf dem Autodach
HEINRICH ECKEL MÜNCHEN 19





KLEINANZEIGEN UND BEZUGSQUELLEN

PRIVATE GELEGENHEITSANZEIGEN

von ADAC-Mitgliedern bei Angabe der Mitglieds-Nr. je Druckzeile (38 Buchstaben od. Zahlen) DM 10,25, Nichtmitglieder DM 12,50 Chiffre zusätzlich 1 Zeile und DM 1,50 Chiffregebühr. Anzeigenschluß 15. des Vormonats, Vorauszahlung erbeten. Postscheckkonto 29775 CARL GABLER, München 1, Theatinerstr. 8

Welcher edle Menschenfreund

bietet einer durch frühere spinale Kinderlähmung und nachfolgende doppelseitige Hüftluxation Gehbehinderten die Möglichkeit, selbstzahlend an einer automobilistischen Erholungsfahrt durch die Heimat oder ins Ausland, z. B. nach Italien teilzunehmen? Gefl. Antwort erbeten unt. »Christophorus 1957« an die Touristische Abteilung der ADAC-Hauptverwaltung München, Königinstraße 11a

STELLENGESUCH

Beschäftigung als **Chauffeur** oder dergleichen gesucht. Vertrauensstellung angenehm, 28 Jahre. Eigener Wagen vorhanden. Angebote unter V. P. 301/6006 an CARL GABLER Werbeges mbH München 2, Karlsplatz 13

BEZUGSQUELLEN

Trockenrasierer für Reise und Camping
1/5 Anzahlung, 10 Monatsraten
Verlangen Sie Prospekte von
Radio WEGERER, (14a) Sindelfingen

PREISLISTE mit etwa 400 Fahrzeugen, jede Woche neu, erhalten Sie kostenl.
AUTO-VEILING, Wattenscheid, Ruhrschnellweg



Der Außenborder fürs Camping
RICHARD LÜDERS
Bln.-Charlottenb., Sybelstr. 26



20Ltr.-Benzinkanister
dt. W. H.-Modell, 1 x gebraucht, **neuwertig**, DM 9,80 per Stück ab Wiesbaden per Nachnahme. Wiederverkäufer ./. 10% und Mengenrabatt auf Anfrage.
Faß-Sauer, Wiesbaden 3/A

PLASTIK-GARAGEN



mit Entlüftung. Für sämtl. KFZ-Typen. Bitte kostenlosen Prospekt anfordern. KFZ-Type angeben!
MORO-Wetterschutz · W. Herbert Kauer
(13a) Röslau · Postfach 4a

WERBEAKTION!
LANGSPIELPLATTE EP
15 Spitzenschlager DM 4,–
Doppelte Leistung für einfachen Preis! Preiswert durch Direktversand ab Hersteller, portofrei per Nachnahm. Spezialkataloge für klassische Musik und Original-Jazz.
3 D-Schallplatten-Produktion F 3
Hamburg 13, Harvestehuder Weg 89



Für PKW und LKW außer VW, DKW und Kräder, Wagentyp u. Rohraußen-Ø **vor** dem Topf angeben.
Werkstätten PAASCHE WITTEN I
Oberstr. 39, Tel. 4264

KOMPOSIT-Fertig-Garage
mit Edelspritzputz
ortsfest u. transpt.
liefert
schlüsselfertig



Sondermann & Bücking (16) Alsfeld/H.
Verkaufsbüros Düsseldorf, Pempelforter Str. 2/4, Ruf 14222
Stuttgart-N, Gunterstraße 1, Ruf 81004

ANKAUF

Gebr. **Johnson-** oder **Evinrude-**Außenbordmotor ges., 7,5 bis 10 PS. Post Bad Kissingen, Schließfach 293

VW, DKW 700, Goliath 700, i. gut. Zust. z. kauf. ges. v. Graevenitz/Pz. A. Btl. 1, (20b) Dedelstorf ü. Wittingen

Eine guterhaltene Panzer-Steuerungs-Kupplung gesucht. Angebote unt. V. S. 301/6013 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

PORSCHE 1,5, Carrera oder 1,6 S, 1956/57, zu kaufen gesucht. Angebote unter V. I. 301/5398 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

WOHNWAGEN

Wohnwagen, 4 Pers., für Sept. 57, möglichst Raum Südd., zu mieten gesucht. Dr. Pohl, Göggingen-Augsburg

Vermiete Wohnanh., 4 Pers., ab DKW zu verwenden. Weber, Illertissen, Ulmer Str. 27

Wohnwagen-Verleih ab 14 Tage. Prosp. anford. Pro Tag DM 10,-. TABBERT, Wohnwagen, Bad Kissingen

Wohnanhänger, für 3 Personen, zum 15. Juli zu kaufen ges. (Foto, Maße u. Preis). E. Kock, Lengerich i. W.

Wohnwagen, Mikafa »Student« zu kaufen ges. Ziehl-Abegg OHG, Künzelsau/Wttbg.

Gebr. Camping-Wohnwagen, sofort gegen Barzahlg. zu kauf. ges. Angeb. unt. V. Sch. 301/6014 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Wohnwagen, gebraucht, für Mercedes 180 gesucht. Preisangebote unter V. L. 301/5401 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH, München 2, Karlspl. 13

Schlafwagen, für 2 Personen, neuwertig, DM 850,-, zu verk. FRIEDHOFF, Faurndau-Göppingen, Postfach 4

Wohnw., Dethleffs Tourist 1956, neuw., krankheitsh. verk. Goerens, Neviges/Rhld., Dönbergerstr. 132, Tel. 465

DETHLEFFS-Wohnwagen-Vertretung ERICH SPENGLER, Köln-Braunsfeld Kitschburgerstraße 238, Fernruf: 57820

Merc.-Wohnw. f. Jagd u. ä., m. Wasser, Strom, geeig. f. fest. Standort, DM 2200,- z. vk. Angeb. V. W. 301/6025 CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

VERKAUF

Schlafsäcke, Daunen, amerik.-oliv, Reißv., fabr.-neu, 215 cm, 64,- DM; **Luftmatratzen** (Sesselsitz), 200 x 85 cm, 34,- DM. Wohlenberg, München 12, Ganghoferstr. 79

Günstige Gelegenheiten

- **Mercedes 300 SL,** Coupé, 20000, 21000 u. 25000 km
- **Mercedes 300 S,** Coupé, 1954, 12000 u. 68000 km
- **Mercedes 300 S,** Roadst., 1953, 80000, neu, Einspr. M.
- **Mercedes 300 S,** Cabrio, 38000, 43000 u. 90000 km
- **Mercedes 300 b,** div. Lim., 1954, ca. 100000 km gel.
- **Mercedes 220 SAC,** Cabrio, 1956, blau, 6000 km
- **Mercedes 220 A,** Coupé, 1955, Stahlschiebed., 55000
- **Mercedes 190 SL,** Coupé, 22000, 30000 u. 41000 km
- **Mercedes 170 SB,** Cabrio, 1950, schwarz, DM 2300,-
- **Porsche-Carrera,** 1956, 19000 km, 1955, 37000 km
- **Porsche-Spyder,** 1955, silber, 12000 u. 18000 km
- **Porsche 1,6 S,** Coupé, 1956, silber, 22000 km
- **Porsche 1,5,** Coupé, 1955, 40000 u. 51000 km
- **Borgward-Isabella »TS«,** 10600 u. 39000 km
- **Alfa-Romeo-Giul.-Spr.,** Coupé, 1956, rot, 14000 M
- **Ford-Thunderbird,** Roadst., 1955, rot, 20000 M
- **Chevr.-Corvette,** Sportroadster, 1954, 33000 M
- **Oldsmobile 88,** Cabrio, 1955, 2farbig, 32000 M
- **Ford-Mercury,** Limousine, 1957, elfb./grau, 500 km
- **Ford-Customline,** Lim., 1956, Schiebed., 4000 km
- **Ford-Station V 8,** Kombi, 1955, grün, 27000 M
- **Chevrolet-Bel-Air,** 1956, 3,6 Ltr., fabrikneu, gstg.
- **Chevrolet-Bel-Air,** 1955, 2tür. Lim., 12000 M
- **Chevrolet-Bel-Air,** 1954, beige/weiß, 18000 M

AUTO-BECKER · DÜSSELDORF
Adersstraße 53/55, Telefon 10706, Fernschr. 0858/2874
Deutschl. größt. Gebrauchtwagenhaus, Dodge-Importeur

VERKAUF

Bergmeister, 10000 km, Waldmann, Ebenhofen/Allg.

BMW R 51/3, 17500 km, Vollnabbr., Zub., erstkl. Zustd., verk. Dr. SCHIPPEL, Kelkheim/T., Frankfurter Straße 124

Zündapp 600, Bauj. 1953, 17000 km, mit oder ohne Beiwagen zu verkauf. HIRSCH, Brühl/Bd., Eichrodtstr. 1

Neuwert. **Zündapp-»Delphin«-**Seitenbordmotor, sofort zu verkaufen. Post Bad Kissingen, Schließfach 293

Jaguar XK 120, Coupé, mit Sonnendach, Farbe stratosilber, Radio, Schonbezüge, Spitze 225 km, Km-Stand 35000, absolut einwandfreier Zustand, zu verkaufen. Preis DM 9 500,-. Frankfurt/Main, Postfach 3587

IDEALES GESPANN FÜR GROSSE FAHRT! Packard, Type 200, 135 PS, 8 Zylinder, mit Ultramatic-Getriebe, moosgrün, Großsuper, Scheibenwaschanlage, Anhängekupplung für Westfalia-Wohnwagen, 5 Schlafplätze, Propanherd, großes Sonnendach etc., einzeln oder komplett zu verkaufen. Festpreis komplett DM 6500,–. ERICH VAUPEL, Wuppertal-Küllenhahn

PRISMENGLÄSER
Neue Modelle mit überragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- u. Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten
E. FROELICH · Kassel-Wilhelmshöhe 2

Metzeler-Zweier-Luftboot **Neptun,** neuw., DM 260,-. H. J. G. STREHLER, Schwabach

AUSSENBORDMOTOR, Scott-Atwater, 30 PS, Bauj. 56, mit Fernschaltaggregat, zum Festpreis von DM 2350,-. Angebote unter V. St. 301/6019 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Dieselmotorjacht, 100 PS, 12,5 x 3 m, 3 Kaj., 6 Schlafplätze, Küche, WC, zu verk. Angeb. unt. V. O. 301/6004 an CARL GABLER, Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

MOTORBOOT, Fünfsitzer, Luxusausführung mit Radio, zu verkaufen. Angebote unter V. K. 301/5399 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

MOTORBOOT, Baujahr 1956 (Mahagoni-Sperrholz), 3,50 x 1,30 m, erstklassiger Zustand, mit 15-PS-EVINRUDE, Fernsteuerung, 2 Schrauben. Eventuell auch getrennt abzugeben. Angeb. unt. V. R. 301/6007 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Sport-Boot, 5,4 m lang, 60 km Geschwindigkeit, in best. Zust., v. Privat zu verk. Angeb. unt. V. T. 301/6022 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Motorschnellboot, etwa 4,50 lang, eleg., neues Autoboot, viersitzig, mit Windschutzscheibe, Verdeck, Scheinwerfern und Rücklichtern, mit 18-PS-König-Außenbordmotor, mit elektrischem Anlasser, günstig zu verkaufen. Liegeplatz Köln. Angeb. unt. V. N. 301/6001 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Werftneues D-Klasse **RENNBOOT,** Dreipunkter, Festpreis DM 1100,-. Angebote unter V. U. 301/6023 an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Schnelles **TOURENBOOT,** 4,50 x 1,60 m, für Wasserski hervorragend geeignet, sehr guter Zustand, Inbord-6-Zylinder-BMW-40-PS. HERMANN HAPP, Frankfurt am Main, Im Sachsenlager 15, Tel. 551182

Motorboot, 370 x 145, 2:2-sitz.; werftneu, m. 15-PS-Einbaumot., gen.-überh.: DM 1950,-. **König-**Außenbordmot., 15 PS: Bauj. 56, Gar. Juli 57, El.-Start, verschalt, 30 Betrstd., DM 1750. H. SCHÖNHEITER, (13a) Himmelkron/Ofr.

Mahagoni-MOTORBOOT, 8,5 m lang, 10 Personen Fassungsvermögen, mit 22-PS-Mercedes-Benzin-Boots-Motor, in tadellosem Zustand von Privat günstig zu verkaufen. Angebote unter V. V. 301/6022a an CARL GABLER Werbeges. mbH, München 2, Karlsplatz 13

Fabrikneuer **ILO-MOTOR,** Typ WE 2-200 La (400 ccm) u. **HURTH-Dreigang-Getriebe,** m. Differential, m. 3 Vorw.-Gäng. u. 1 Rückw.-Gang, f. Front- u. Hinterrad-Antr. geeign., infolge Sterbefall z. Selbstbau eines Autos für die Hälfte des Neupreises abzugeben. Maschinenfabrik H. Witte, Münster (Westf.)

Wir bieten an:

16000 ADREMAPLATTEN

alphabetisch geordnet in einwandfreiem Zustand

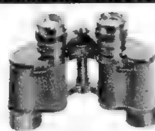
ADRESSENMATERIAL

saarländischer Autofahrer und Firmen

Angebote unter V. M. 301/5480 an CARL GABLER WERBEGES. MBH · München 2 · Karlsplatz 13

BEZUGSQUELLEN

Linsen und Prismen aus JENAER GLAS



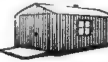
8 x 30 Mitteltrieb vergütet mit Tasche **120,-** od. 30,- Anz. und 5 Raten à 20,- Ansichtssendung risikolos. 7 x 35 135,- 10 x 50 220,- u. a.

FELDSTECHER-FIBEL GRATIS
Prospekte, Foto-Gelegenheitsliste
TIMM-OPTIK München 22 Liebherrstr. 1



AGO-Garagen
Wellblechhallen, Baubuden, Silos, Fahrradständer
Arn. Georg AG, Neuwied, Tel. 22951/53

RHEINLAND-STAHLGARAGEN



Reihengaragen
Stahltüren und -Tore
FRIEDRICH HUBERT GAERNER KG · DUISBURG 3

Stahlblech-Garagen, ca. DM 25,- monatl. Abzhlg., M. EGEN, Hamm i. W., Pf. 131

SOFORT BARGELD für gebr. Kam., Filmger., Proj., Vergr.-Apparate, Feldstecher, alles Zubehör. DER FOTO DRELL, Düsseldorf, Herzogstr. 15 D. Angebot: 1000 Gelegenheiten. Liste gratis.



FERNGLÄSER
alle Marken, auch Sonderangeb., Ansichtssendung Teilz. bis 12 Monatsraten
Bildkatalog B42 kostenl.
Schreiben Sie an:
OPTIK GELLER KG. GIESSEN/HESSEN



Kunststoffschlauch, schwarz in Rollen von 10, 20, 30, 40 m 1/2" DM 0,80, 3/4" DM 1,80 je m Ab DM 50,- franko, Kat. gratis
Westfalia Werkzeugco. 362, Hagen i. W.

Vom **Versandhandel** dir. an den **Verbraucher,** preisgünst., Nachnahme, fr. Haus liefern wir
AUTO- UND MOTORRAD-ZUBEHÖR
Spezialität:
Pelerinengaragen – Campingartikel
Angebote unverbindlich. Versandhandel für Kfz Bedarf K. HILBERTZ, Uerdingen a. Rhein, Postfach K

WILDLEDERJACKEN
internationale Modelle
FABRIKLAGER PIXBERG am Rathaus · W.-Elberfeld



KIEKHAEFER **MERCURY**
OUTBOARD MOTORS — SALES AND SERVICE

LISTENPREISE 1957

5,9 HP Mark 6	DM 1350,–
10 HP Mark 10	DM 1950,–
20 HP Mark 25	DM 2400,–
30 HP Mark 30	DM 2950,–
40 HP Mark 40	DM 3500,–
Motore mit Dynastarter:	
30 HP Mark 30 E	DM 3450,–
40 HP Mark 55 E	DM 4200,–
60 HP Mark 75 E	DM 5280,–

IMPORTEUR AUGUST WIESE
Bootsmotore · Köln 10 · Fach 67



aus Stahl und Asbest-Zement sind praktisch, schön und preiswert. Fordern Sie Prospekte.
W. EHLERT Warendorf i. W. 9
Weitere Erzeugnisse: Trennwände für WC, Badezellen, Tore für Massiv-Garagen



KATHREIN-Autoantennen für jeden Wagentyp



100 Autos. Großer Beliebtheit erfreuen sich schon seit langem die in regelmäßigen Abständen neu überarbeiteten Taschenbücher des Motor-Kataloges. Die neue Ausgabe „100 Autos" gibt wiederum einen auf den neuesten Stand gebrachten Überblick über die Automodelle der Weltproduktion. Bei jedem Wagen sind die technischen Daten mit angegeben, so daß man leicht Vergleiche zwischen den einzelnen Typs ziehen kann. So wird dieses Büchlein zum idealen Handbuch für alle, die am Auto interessiert sind, und eignet sich besonders für den, der sich einen Wagen kaufen möchte. In der gleichen Aufmachung und Genauigkeit sind auch noch die Taschenbücher „100 Motorräder", „50 Roller und Mobile" sowie „100 Mopeds" erschienen. Jeder einzelne Band, der auch noch das Wichtigste über Wirtschaftlichkeit, Steuern und Versicherungen enthält, kostet 2,– DM (Verlag Auto und Kraftrad, München-Gräfelfing).

Der Blaue Führer Frankreich. Wohl selten haben wir einen derart ausführlichen Reiseführer gesehen, wie in diesem vorliegendem französischem Standardwerk. Nicht unberechtigt heißt es im Vorwort, daß wirkliche Kenner das Land beschreiben. Es ist überraschend, mit welcher Gewissenhaftigkeit hier alle Daten zusammengetragen wurden. Und so ist es auch gelungen, ein farbiges und lebendiges Werk des Landes von gestern und heute für den deutschen Reisenden zu entwerfen. Ein Stab von landeskundigen Mitarbeitern durchstreifte planmäßig die Gegenden und amtliche Stellen, Verkehrsvereine, und Kunsthistoriker trugen außerdem zum Gelingen des Blauen Führers bei. Das Ergebnis dieser mühevollen Kleinarbeit ist eine ausführliche Beschreibung Frankreichs mit all seinen landschaftlichen Schönheiten, seiner geschichtlichen Tradition und seinen vielen Sehenswürdigkeiten. 1008 Seiten, 550 Streckenbeschreibungen, 195 farbige Stadtpläne, zwei Übersichtskarten. Preis 24,50 DM.

In der gleichen Form ist auch der Blaue Führer Italien erschienen. Das Manuskript dieses Buches stammt vom Touring-Club Italiano, der in allen Teilen des Landes seine hervorragenden, ortskundigen Mitarbeiter hat. Auch hier wurde alles mit Bienenfleiß gesammelt und ausgewertet, so daß dem Reisenden hier ein Buch in die Hand gegeben wurde,das ihm das Leben im fremden Land erleichtert. 867 Seiten, 96 Karten und Pläne, 8 Stadtpläne und vier Übersichtskarten. Preis 24,50 DM. Als „Blaue Führer" erschienen ferner noch „Eine Woche in Paris", Preis 6,50 DM, und „Die französische Riviera", Preis 8,20 DM. (Verlag Hachette, Paris, deutsche Auslieferung: Zumsteins Landkartenhaus, München 22.)

Kurs Perser Golf. In diesen Tagen, in denen das erste Schiff den Suezkanal wieder passieren konnte, liest man dieses flottgeschriebene Buch mit besonderem Interesse. Hans-Georg Prager, der sich schon oftmals mit technischen Problemen befaßt hat, schildert hier eine Fahrt mit dem Tankschiff „Esso Düsseldorf", das als eines der 3000 Tanker immer unterwegs ist. Wie es auf einem solchen Tanker zugeht, welche Erlebnisse auf einer 15 000 Seemeilen langen Fahrt von Hamburg zum Persischen Golf gemacht werden, wird hier im frischen Stil geschildert. Ein Buch, das sich auch für die Jugend eignet. Preis 5,80 DM (Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart).

KURZNOTIZEN

Drei Viertel des Kraftfahrzeugbestandes in der Welt befinden sich in den USA, die nur 6,6 Prozent der Weltbevölkerung aufweisen.

*

Höhere Fahrsicherheit erreichen die neuen amerikanischen Personenwagen durch tieferen Schwerpunkt. Ford rüstete zudem 45 Prozent der Vorjahrsproduktion mit Sicherheitsgürtel und gepolstertem Armaturenbrett aus.

*

Der im Juli 1955 gegründete Berufsverband Deutscher Automobil-Verkäufer (BDAV) umfaßt derzeit in 25 Bezirks- und vier Landesverbänden zusammengeschlossen festangestellte und als freie Handelsvertreter tätige Automobilverkäufer.

*

Fast 50 000 Motorroller wurden im vergangenen Jahr aus Westdeutschland nach den USA verkauft.

*

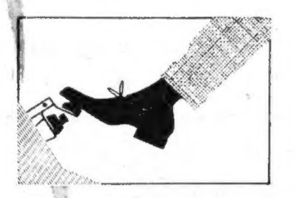
Seit Entdeckung der bekannten Drake-Quelle vor 98 Jahren sind in den USA bisher insgesamt 1 683 000 Ölbohrungen niedergebracht worden, durch die 94 Milliarden Barrels Rohöl erschlossen worden sind.

*

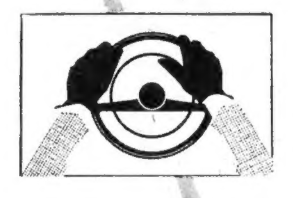
Bereits für 1958 rechnet man mit einer Erdölförderung von 500 000 Tonnen in der Sahara.



Blitzschnell reagieren!



Nur ein einziger Fußdruck zum Waschen und Wischen



Beide Hände bleiben am Lenkrad

In jeder Sekunde klare Sicht haben, darauf kommt es heute im Straßenverkehr an!
Staub, Schmutz und Insekten nehmen Ihnen immer wieder die Sicht. Sie schützen sich vor dieser ständigen Gefahr durch die
VDO Scheibenwasch-Automatic
Ein einziger Fußdruck genügt: während Ihre Hände am Steuer bleiben können, bespritzen zwei kräftige Wasserstrahlen Ihre Windschutzscheibe, und gleichzeitig setzen sich die Wischer automatisch in Bewegung. Im Nu haben Sie wieder klare Sicht und das Gefühl unbedingter Sicherheit ...

Das sind die wesentlichen Vorteile der neuen



Scheibenwasch-Automatic

Die Montage ist einfach.
Preis DM 26.- bis DM 28.-
je nach Fahrzeugtype.
Erhältlich beim Kfz.-Handel und bei den Kfz.-Werkstätten.



VDO TACHOMETER WERKE . FRANKFURT/MAIN W-13
ADOLF SCHINDLING GMBH - GRÄFSTRASSE 103-107



Ich habe keine Angst vor Zündstörungen

„Bei jedem Wetter, Tag und Nacht muß ich als Tierarzt über Land. Da sind schnell Tausende von Kilometern zusammen. Nicht immer geht's glatt dabei – zum Beispiel, wenn mal eine Kerze plötzlich streiken sollte. Mir macht das nichts aus, denn in meinem Handschuhfach liegt immer der neue BOSCH-Bereitschafts-Set mit zwei frischen BOSCH-Zündkerzen und dem Zündkerzen-Ratgeber für alle Fälle ... Als alter Praktiker kann ich nur sagen, das ist wirklich eine ‚zündende Idee' für jeden Autofahrer!"

BOSCH
mit Zündkerzen-Ratgeber
BEREITSCHAFTS-SET

Beobachten Sie bitte, wie gleichmäßig Leistung und Verbrauch Ihres Fahrzeuges bleiben, wenn Sie nach 15000 km (bei Zweitaktern entsprechend früher) die Zündkerzen erneuern.

BOSCH im Wagen: Kraftvoll fahren - Kraftstoff sparen

BOSCH*

ZÜNDKERZEN

KE 1057



* Selbstverständlich gehört die bewährte BOSCH-Batterie dazu. Sie ist hochformiert, startfest und langlebig.

AUS INDUSTRIE UND WIRTSCHAFT

Eine Ölraffinerie will Gottfried Duttweiler, Inhaber der Schweizer Migros-Gesellschaft in der Nähe der deutschen Nordseeküste, möglicherweise in der Nähe von Elsfleth und Emden, mit einem Kostenaufwand von rund 75 Millionen DM errichten.

*

Mit einem neuen Personenwagen werden die Ford-Werke anläßlich der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt an die Öffentlichkeit treten. Es handelt sich dabei um einen 1,7-Liter-Wagen mit vier Türen.

*

Der Mercedes-Lastwagen L 312 wird ab sofort ohne Preisaufschlag serienmäßig mit Motorbremse und Tachograph ausgerüstet.

*

Der Bundesgrenzschutz übernahm kürzlich in Ingolstadt die erste Lieferung von 78 DKW-Geländewagen.

*

Mit dem Bau einer Pipeline vom Persischen Golf zur türkischen Mittelmeerküste, die täglich eine Million Faß Rohöl befördern soll und an der sich acht große Ölkonzerne beteiligen, wird noch in diesem Jahr begonnen.

*

Die seit einiger Zeit geführten Verhandlungen zwischen Daimler-Benz und den amerikanischen Firmen Curtiss-Wright, Studebaker-Packard und Utica-Bend über die Ausweitung des Exportes von Personenwagen, Nutzfahrzeugen und Motoren sowie über die zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft tretende Betreuung von Curtiss-Flugmotoren und die Lizenzfertigung in Deutschland, wurden nunmehr abgeschlossen. Curtiss-Wright übernimmt die Einfuhr und den Absatz von Mercedes-Erzeugnissen, während Studebaker sein Servicenetz in den Dienst von Mercedes stellt. Daimler-Benz vertritt die Interessen von Curtiss-Wright in bezug auf Flugmotoren in Europa und wird später selbst Flugmotoren im Lizenzbau herstellen.

*

Bei den Opel-Werken konnte die Kundendienst-Schule jetzt auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken.

*

Neue Verkehrskindergärten rüstet Shell in Essen, Hagen, Münster und Krefeld aus.

*

Die Reifenversuchsanlage von Akron/USA, die Goodyear vor kurzem errichtete, kostete rund 13 Millionen DM.

*

Die Automobilproduktion der wichtigsten Herstellerländer der Welt ist 1956 gegenüber 1955 zurückgegangen. So wurden im vergangenen Jahr nur 8,783 Millionen Pkw (1955: 10,796 Millionen) sowie 2,297 Millionen Lkw und Omnibusse (1955: 2,409 Millionen) hergestellt. Der Rückgang entfällt fast ausschließlich auf USA und England.

*

In den Renault-Werken in Billancourt brach im Reifenlager ein Brand aus, dessen Schaden auf etwa 20 Millionen ffrs. (ungefähr 240 000 DM) geschätzt wird.

*

Die Bayerischen Auto-Werke in Nürnberg rüsten den Kleinwagen „Spatz", der bisher den 200-ccm-Sachs-Motor mit 75 km/h Spitze hatte, künftig mit dem 250-ccm-Aeromotor von Victoria aus. Mit 14 PS verleiht er dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h.

Beilagenhinweis

Einer Teilauflage des Mai-Heftes ist der Prospekt „Genießen Sie den Süden und seine Küche ..." der Firma Deutsche AG. für Nestle-Erzeugnisse, Verkaufszentrale Frankfurt a. Main, beigefügt.

Herausgeber und Verlag: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e. V., München 22, Königinstraße 11a, Telefon-Sammelnummer 2 86 31. Postscheckkonto: München 1227. Bankverbindungen: Rhein-Main Bank AG, München, und Süddeutsche Bank AG, Filiale München, Neuhauser Straße. Für den Inhalt und die graphische Gestaltung verantwortlich: Hans-Heinrich Dienstbach, Stellvertreter: Heinrich Pfuhl, beide München 22, Königinstr. 11a, Telefon-Sammel-Nr. 2 86 31. – **Anzeigenverwaltung:** Verlag u. Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 1, Theatinerstr. 8, Telefon-Sammel-Nr. 2 86 86, Fernschreiber 052/3662, Telegrammadresse: Gablerpress, Anzeigenannahme durch die Anzeigenverwaltung, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft mbH, Zentrale München 2, Karlsplatz 13, Telefon 5 79 91 und durch alle fachgerechten Werbungsmittler, Anzeigentarif Nr. 13, Anzeigenleiter: Fritz Finohr. Auflage 456 500. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. **Gesamtherstellung:** Thiemigdruck, München



Manche sagen Fahrtschreiber, andere Tachograph

-meinen aber VDO



CAMPING

mit Zelt oder Wohnwagen bietet herrliche und billige Ferienfreuden für jedermann

Gratis-Bildkatalog A 42

56 Seiten, 200 Abb., Zahlungsvorschläge durch das weltbekannte Lieferwerk

SPORTBERGER

Abtlg. A 42, Rothschwaige, Post Dachau



LIBELLA-COMTESS/DeLux-Mod.57

ideal für Wasserski, phantastische Wasserlage, elegant, stabil, formvollendet, günstige Transportmöglichkeit mittels PKW-Anhänger. DM 3500,–.

LIBELLA-WERFT, Max Schreyögg

OLLARZRIED/OTTOBEUREN

Motorräder von Weltruf

JAWA

MOTOKOV

50 bis 350 ccm

Importeur und Ersatzteillager

ASCHOFF & CO., G.M.B.H.

Krefeld, Oppumer Straße 67-69



Die wirksame Gegenwehr

bei Rheumaqualen heißt Melabon! Es bekämpft die Schmerzursache selbst, indem es die Schmerzerregung in den Nervenzellen hemmt und die Gefäßkrämpfe in den Muskeln löst. Melabon – eine weiße Oblatenkapsel – läßt sich auch von Empfindlichen gut einnehmen. Mit Flüssigkeit geschluckt, gleitet sie leicht und mühelos. Aus diesen Gründen ist Melabon so bekannt und beliebt. Keiner muß sich quälen! Packung 75 Pfennig in Apotheken.

Melabon

Gratisprobe vermittelt gern
Dr. Rentschler & Co., Laupheim / Württ.



GUGELWERKE NR. 800 · FREIBURG I. BR.



Gisenia Hose

zugleich Überschuh (DBGM / In- und Auslandspatente)

Die ideale Vollschutzhose gegen Nässe, Schmutz und Kälte;

- schont Gesundheit
- schont Kleidung und Schuh
- erspart Verdruß

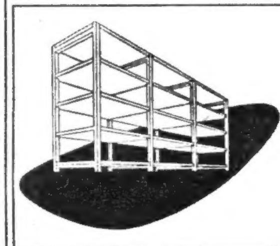
schon ab DM 35.90

Alleinhersteller:
SEBASTIAN DRÄXLMAIER
O. H. G. Geisenhausen / Ndb.

CAMPING-KONSERVEN

Eine Riesenauswahl, nur Spitzenfabrikate deutsch. Hersteller. Äuß. günst. Preise. Ford. Sie uns. Liste I 57 an.

F. BACHHUBER Spezialversandhaus für Camping-Konserven **HOMBERG Bez. Kassel**



Element-Norm-Regale aus Holz D.B.P.a.

Ohne Werkzeug schnell auf- und umgebaut. Fächer alle 5 cm verstellbar. Für jeden Raum und Verwendungszweck in Höhe, Tiefe und Breite lieferbar. Stabil und Tragfähigkeit bis zu 600 kg/qm. Durch genormte Serienfabrikation äußerst preiswert.

L. v. ZEDLITZ KG · Element-Gestellbau

Wiesbaden, Albrechtstraße 15, Rufnummer 27952

Wechsle nie die Gewohnheit Deines Kindes

Nimm **BABY-NOV**

– die Krönung der Poly-Pötti-Serie – mit auf die Reise!
Super-Plastic – unzerbrechlich
immer körperwarm – sofort bereit
diskret – mit hygien. Wegwerfbeutel

Prosp. 101 verlangen · Plasticwerk Benzing, Ehingen/Donau

»Ein Geschenk - schön für das Kind - praktisch für die Mutter«

FLEX-BOX



Schutzüberzüge und CAMPING-Kombinationen

Verlangen Sie unseren 20 seitigen Katalog mit allen Camping-Kombinationen, dann können Sie sich über alle Vorzüge unserer FLEX-BOX-Auto- und Motorrad-Schutzüberzüge orientieren.

Gutschein für Katalog mit Stoffmuster

TENTA GMBH · ÜBERLINGEN a. B.
ST.-LEONHARD-STRASSE 4 · FERNRUF 2937

Automarke Typ Baujahr

Adresse

ADAC 557

FLEX-BOX CHALET
FLEX-BOX HOLIDAY
FLEX-BOX WEEKEND
FLEX-BOX SCHATTENDACH

Wenn ich die Wahl hätte

käme nur das

STAHL-STOP-PROFIL

in Frage.

Weltpatent
Industrieerprobt
Unbefristete Garantie

TYRESOLES

eingetr. Schutzmarke

Laufflächen-Erneuerung

TyresoleS Werk Frankfurt GmbH

Betriebe: Frankfurt/Main-Rödelheim
Warendorf i. W. · Viersen/Rhld.

Reifendienststellen:

Hannover-Ricklingen · Beekestr. 67 · Tel. 40907
München 9 · Schönstraße 78 · Telefon 494290
Stuttgart-Berg · Mühlenstraße 25 · Telefon 44962

Neu für Pkw

Continental Reifen

adhäsiv

jetzt

früher

durch vollsynthetische Lauffläche perfekte Bodenhaftung

schleuder- und bremsfest

CONTINENTAL

übrigens: Continental-Reifen werden am meisten verlangt und gekauft!